UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'ESSOR ÉCONOMIQUE DU PORT DE NANTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Mercredi 10 Mai, à 15 heures

PAR

Jean PILARD

Président : *M. Bodin, Doyen*

Suffragants { *M. Fromont, professeur* / *M. Lagarde, professeur*

IMPRIMERIE ROUMEGOUX & Cie
SAVENAY
1933

L'ESSOR ÉCONOMIQUE DU PORT DE NANTES

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'ESSOR ÉCONOMIQUE DU PORT DE NANTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le Mercredi 10 Mai, à 15 heures

PAR

Jean PILARD

Président : *M. Bodin, Doyen*

Suffragants { *M. Fromont, professeur* / *M. Lagarde, professeur*

IMPRIMERIE ROUMEGOUX & Cie
SAVENAY
—
1933

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérés comme propres à leurs auteurs.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

A mes parents
A mes amis

Introduction

Sur les bords de la Loire, à 55 kilomètres de la mer, une ville s'est établie. Ville de négoce et de marine, désignée sous le nom d' « Œil de Bretagne », Nantes a connu la prospérité au cours de tous les âges ; sa situation privilégiée, mais aussi le génie actif de ses habitants audacieux, entreprenants et aventureux en ont fait aujourd'hui la grande cité industrielle de l'Ouest de la France.

C'est pourquoi il nous a paru intéressant d'examiner le mécanisme et la fonction de cette grande artère de la vie commerciale qu'est un port maritime et fluvial, et, en qualité de nantais, de nous attacher à l'étude du port de Nantes.

Après en avoir aussi brièvement que possible retracé l'histoire, nous verrons son organisation actuelle, son rôle économique, et son importance comparée à d'autres ports ; et nous essayerons de dégager de cette étude empirique les règles qui devraient présider dans l'avenir à la réalisation des efforts qui tendent inlassablement à accroître la prospérité de notre port.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41543513_0032

HISTOIRE ECONOMIQUE

Les origines de notre Ville sont plutôt incertaines ; on en donne généralement plusieurs explications, d'ailleurs très diverses.

Selon l'une, il aurait régné dans les Gaules vers l'an du monde 2.330 ou bien 1.620 avant J.-C., (d'autres, tels Mellier, disent 3 siècles plus tard, vers 2.715), un roi du nom de Namnès ; une colonie des sujets de Namnès ayant descendu la Loire serait arrivée à Nantes ; elle s'y serait fixée et, prenant le nom de son roi se serait appelée Namnète ou Mamnite ; mais cette thèse semble être plutôt un produit de la légende qu'un reflet de la vérité.

D'après une autre que nous fournissent Giraud de Cambridge et Sylvestre Giraud (.1900), Nantes viendrait du mot celtique Nanto ou Nant ou Nam qui signifie : abondance d'eaux courantes ; c'est pourquoi les riverains en auraient été appelés Nantais et leur ville Namnetum, c'est-à-dire Ville du Fleuve.

Ptolémée plaçait les Nantais du côté du Perche ; ceux-ci auraient repoussé au-delà de la Loire, dans la Saintonge, la population des Samnites qui occupait primitivement le pays entre Nantes et Vannes, et qui aurait donné alors le nom à la Saintonge.

L'emplacement primitif de Nantes est lui aussi diffi-

cile à déterminer. Les uns prétendent que la principale agglomération des Namnètes aurait pris position sur les hauteurs actuelles de Saint-Donatien ; selon d'autres, l'emplacement initial aurait été sur le territoire de Rezé ; César, pour punir les Nantais n'avoir secouru les Venètes dans la lutte, aurait rasé leur ville, laquelle aurait été reconstruite en amont ; à l'endroit des ruines aurait été édifié un village du nom de Ratiatum ou Rezé. Mais, à notre avis, il est difficile de faire crédit à cette hypothèse qui ne repose en somme que sur une étymologie dont l'existence est plutôt fragile. D'après d'autres historiens (Strabon), la ville principale des Namnètes aurait été Corbilo ou Condivicnum, or Corbilo pourrait bien ne pas être autre que le Couëron d'aujourd'hui situé à trois lieues en-dessous de Nantes ; c'est du moins l'avis de De Valois dans la « Notice des Gaules » et cette opinion se soutient du fait que le Couëron actuel est bâti sur un champ de ruines que l'on évalue à une vingtaine d'hectares.

Enfin, si difficile qu'il soit d'établir exactement le premier emplacement de la Cité des Namnètes, on peut avancer en toute certitude que Nantes, au temps de la domination Romaine, existait au cœur même de la ville actuelle ; dès le III[e] siècle, ville et port s'étaient rejoints et ne formaient plus qu'un seul centre ; les fouilles opérées par l'architecte Fournier ont décelé un grand nombre d'habitations romaines sur la pointe de l'angle formé autrefois par le Seil (1) et l'Erdre ; Nantes possédait une bourse et un tribunal de Commerce ainsi que des temples dont les colonnes

(1) Le Seil ou Saïl, petite rivière venant de Ste-Luce se perd maintenant dans la Loire.

ont été retrouvées sur l'emplacement de la rue du Port-Maillard (Guépin).

Avant la Conquête des Gaules, les Namnètes occupaient au bord de la Loire des terrains recouverts d'herbes et d'une étendue considérable ; ils faisaient paître leurs troupeaux et vivaient du commerce des laines et des peaux ; ils ne tardèrent pas à former une peuplade très forte, ils savaient parfaitement extraire le fer, et dans de nombreux lieux où les Romains établirent des forges, les Celtes et les Gaulois avaient fouillé le sol avant eux. Ce furent eux qui opposèrent à César la plus grande résistance en se soumettant les derniers et en se portant au secours des Venètes sur leurs barques légères. La conquête romaine ne manqua pas d'exercer une influence heureuse sur les destinées de notre ville dont la situation faisait un centre d'échanges important, particulièrement avec les populations riveraines supérieures ; les bassins de l'Isac et du Don, les environs de Bain, Nozay et Chateaubriant étaient des centres industriels merveilleusement dotés pour extraire le fer, de forêts pour fournir le bois, et de cours d'eaux pour transporter le minerai.

Les invasions germaines en Gaule commencèrent dans la seconde moitié du III[e] siècle, et devinrent plus fréquentes après le règne de l'empereur Constantin. Dans notre région, les barbares arrivent de la mer Britannique (1), ils

---

(1) La Borderie. *Hist. de Bretagne*, t. 1, page 212 et suivantes.
Il est une autre race qui, pendant près de 2 siècles, harcela sans

envahissent l'Armorique qui s'appelle dès lors la Bretagne, apportant leurs habitudes et leur langue celtique, le breton d'aujourd'hui. Ils se fixent dans les îles à l'embouchure de la Loire et dans la presqu'île du Croisic ; les Romains ne sont plus assez puissants pour repousser tous ces envahisseurs, et Nantes, d'abord Gauloise puis Romaine, est prise et reprise par ces peuplades qui la pillent et la détruisent ; ce n'est que grâce à sa position commerciale de premier ordre que Nantes conserve un certain trafic. Cette période de barbarie et d'invasions n'est de nul inté-

---

fatigue de ses attaques la péninsule sans avoir l'idée d'y former aucun établissement... C'est la race pillarde, voleuse et malfaisante des Saxons... Ils avaient leur patrie sur les bords de l'Elbe, vers son embouchure ou plutôt sur le fleuve même, car ils étaient amphibies, plus pirates que cavaliers, plus aquatiques, plus maritimes que terriens. De là s'élançaient à chaque printemps des flotilles d'aventuriers d'une audace extraordinaire, qui, bondissant sur les vagues, dans leurs barques d'osier couvertes de cuir, allaient infester, terroriser de leurs descentes, de leurs ravages, de leurs tueries rapides, les côtes est et sud de l'île de Bretagne et le littoral nord de la Gaule jusqu'à la Loire.

C'est dans les 20 dernières années du III[e] siècle qu'ils se manifestent, et depuis lors, malgré tous les efforts des défenseurs de la Gaule qui leur infligèrent plus d'une défaite, ils reparaissent toujours. Ce sont leurs courses et leurs ravages du IX[e] siècle qui imprimèrent au double littoral britannique et Gaulois ce néfaste et sanglant surnom rappelé par nous plus d'une fois de : Litus Saxonicum (rivage saxonique). Dans la seconde moitié de ce siècle surtout, leurs attaques furent incessantes. Les historiens notent entre autres leurs attaques contre la Gaule, soit par terre, soit par mer, aux années 351, 353, 351, 368 370. Contre l'île de Bretagne en 361, 364, 367, 369 et jusque vers 393... avec leur merveilleuse agilité, ces pirates dans toutes leurs expéditions, allaient incessamment de l'un à l'autre .

P. 219. — De la Borderie.

rêt pour notre sujet ; elle n'est marquée que par quelques noms tels Conan Mériadec et Clovis qui, grands conquérants se montraient parfois bons administrateurs, mais après la mort desquels les invasions recommencèrent régulièrement.

La figure la plus marquante dans le cours des premiers siècles de l'histoire économique de Nantes est celle de l'Evêque Félix dont l'épiscopat qui dura 33 ans (550 à 583), fut une ère de paix et de travaux remarquables pour l'époque.

Au VI[e] siècle, la prairie de Mauves ou de la Hanne et la prairie de la Madeleine ou de l'Hienne n'en formaient qu'une seule qui était baignée d'un côté par la Loire et de l'autre par le Saïl (Seil ou bien encore Ceil) (1), petite rivière qui venait de Sainte-Luce. Félix réunit la Loire et le Seil en créant les deux prairies distinctes ; à l'entrée du canal fut construite une chaussée bordée de moulins pour la propulsion desquels des écluses laissaient échapper l'eau nécessaire, le surplus s'écoulant dans l'ancien lit. Les moulins à vent étaient encore inconnus ; l'idée en fut rapportée, croit-on, des croisades. Mais la Loire entrant dans le lit du Seil et de l'Erdre qui se réunissaient dans un marais fangeux entre le pont actuel de la Poissonnerie et Saint-Nicolas, submergea toutes les parties basses de la Ville ; les eaux recouvraient la Fosse, la Vallée de la Chézine et venaient baigner le rocher Saint-Nicolas (2). Saint Félix

---

(1) Voir Expilly — Dictionnaire Géographique à : Seil.
(2) Huet, p. 178, 179, 180.

poursuivant ses travaux fit alors abattre une partie du rocher de Miséri, qui s'avançait en Loire vers le sud, et construisit sur la rive droite une levée qui repoussa les eaux et à laquelle les bateaux purent désormais accoster ; ainsi fut créé le port de la Fosse. Selon Travers (3), Saint-Félix creusa aussi à l'emplacement des marécages de l'Erdre compris entre Barbin et le confluent actuel, un autre canal qui, tout en assainissant le terrain, réunit les eaux dans un lit jusqu'à leur embouchure dans la Loire, et permit d'établir d'autres moulins sur les courants obtenus de ce fait. Il est facile de comprendre le grand intérêt de tous ces travaux qui satisfaisaient à des buts très nombreux : installations de moulins, de pêcheries, assainissement des lieux, amélioration de la navigation et accès immédiat de Nantes à la Loire ; Saint Félix eut aussi le mérite d'achever la première cathédrale qui avait été commencée par son prédécesseur. Cette ère de paix et de sage administration fut naturellement favorable au commerce qui, ayant recouvré son ancienne prospérité, continua de se développer.

A la fin du règne de Charlemagne, l'empire fut envahi de toutes parts, mais Nantes souffrit particulièrement du passage des Normands qui, apparus en Juin 1843 sous le gouvernement du duc Nominoë et le règne des fils de Louis le Pieux, restèrent campés dans ses ruines pendant près d'un siècle. Alain Barbe-Torte les chassa en 957, mais aussitôt après sa mort, l'anarchie recommença avec Hoêl et Guérech ses fils naturels, contre les comtes de Rennes aux-

---

(3) Travers, *Hist. de Nantes* : p. 69, 75, t. I.

quels ils disputaient la souveraineté du pays. Cependant, malgré les guerres intestines, les douanes multipliées, les droits vexatoires, les brigandages des seigneurs et des chatelains qui attaquent et rançonnent le voyageur, malgré le mépris dont on entoure le commerce, Nantes, par sa situation reste un point de trafic important ; les Bretons échangent avec les Normands des relations suivies, qui dans la suite prennent force d'usages et deviennent la base principale des lois contenues dans la coutume d'Oléron, sorte de code maritime analogue au « Consulat de la mer », en vigueur dans la Méditerranée. Vers cette époque, un règlement supprime le droit de bris du prince, en accordant moyennant un droit modique des licences appelées briefs ou brieux, en vertu desquelles le navigateur n'avait plus à craindre que le duc s'appropriât les dépouilles de son bateau, s'il faisait naufrage. Les prestations fournies par l'entrée et la sortie des marchandises procurent à la ville, au duc, et à l'évêque des revenus suffisants, environ 40.000 sous ou 730 marcs d'argent ; [le setier de blé (1 hl. 50) coûtait 6 sous 6 deniers]. En somme, notre ville en dépit du trouble des temps voyait s'accroître son influence, grâce au commerce maritime qu'entretenaient les bourgeois ; cette classe travailleuse commençait à s'émanciper et, signe caractéristique de l'importance qu'elle prend, Nantes acquiert l'une des premières au nombre des villes de France, des libertés municipales que les bourgeois achètent aux nobles ruinés par leurs expéditions en Terre Sainte.

***

Le treizième siècle marque une étape nouvelle et considérable dans l'histoire du commerce nantais ; les croisades ont donné le goût des grands voyages et les relations de notre port avec les autres ne se bornent plus à un cabotage des denrées de première nécessités avec La Rochelle ou Bordeaux et accessoirement avec quelqus ports étrangrs, elles deviennent vraiment internationales.

On commence à entretenir des rapports suivis avec le Danemark, la Zélande, l'Allemagne, l'Angleterre, la Navarre, l'Espagne, le Portugal, la Savoie et le Levant. Au Danemark et en Zélande, les Nantais portent le sel et le vin ; en Angleterre et en Irlande des laines, des draps, des toiles, des vins, des fruits, des armures, des chevaux, des cuirs ; en Espagne et au Portugal des grains, des toiles et des draps. Il faut retenir dans cette période le nom de *Pierre de Dreux* ; ce personnage très ambitieux etait devenu duc de Bretagne par son mariage avec Alix ; il se signala par des démêlés ininterrompus avec la noblesse et particulièrement avec le clergé dont les excommunications répétées l'intimidaient peu, mais il fut au reste un excellent administrateur. Avec les 14.000 livres qu'il réussit à extorquer à l'Eglise et à l'Evêque de Nantes, il entoura la ville d'une enceinte de murailles et fortifia le quartier Saint-Nicolas qui s'appelait Bourg-Main. Pour améliorer la navigation, il recula le lit de l'Erdre qui se trouvait sur la place du Change et la rue de la Poissonnerie ; il répara les ponts et construisit deux ports, l'un s'appela port Briand-Maillard (du nom de son architecte) et l'autre situé

à quelques cents mètres en amont, vers la place de la Duchesse-Anne, fut détruit par Anne de Bretagne. En outre, il délivra la Loire des Seigneurs de Champtoceaux qui pillaient toutes les barques montantes ou descendantes. Autour de la ville il existait beaucoup de vignes ; Richebourg, Saint-André, Saint-Clément, Saint-Nicolas, Chantenay, étaient des buttes ou de riants coteaux qui donnaient de bons vins ; la vigne poussait aussi au nord de la Loire, mais elle venait mieux encore sur les coteaux de la Sèvre ; le vin et les produits agricoles étaient abondants, pouvaient êtres exportés en grande partie ; le pays nantais et la Bretagne se faisaient donc un besoin de plus en plus pressant de la grande voie d'eau que leur avait offerte la Nature pour échanger leurs produits. Certes, il y avait encore bien des difficultés à vaincre ; les embarcations encore rudimentaires ne dépassaient guère 50 à 60 tonneaux, elles se défendaient mal de la tempête, et les routes marines n'étaient qu'à peine ébauchées, sur terre les chemins n'étaient guère plus sûrs. Mais des découvertes, anciennes sans doute et perdues au cours des siècles de barbarie, furent remises à jour ; la boussole apparue en 1305, aide les marins à se guider sur les mers lointaines, le papier de chiffons donne naissance à l'imprimerie, et la poudre à canon apporte un élément nouveau à la science stratégique d'alors.

Cette prospérité fut momentanément atténuée dans sa croissance par une guerre de succession à la couronne du-

---

(1) *Hist. de Bretagne,* t. II, p. 358 et suivantes.

cale, qui ne fut en somme qu'un épisode de la guerre de Cent Ans.

A la mort de Jean III, en 1341, Charles de Blois, époux de la nièce de Jean III et neveu de Philippe VI de Valois d'une part, et eJan de Montfort, frère cadet de Jean III, d'autre part, prétendirent tous deux à la couronne de Bretagne ; la majorité des Bretons penchait pour Montfort, ami des Anglais, mais Charles de Blois était appuyé par la couronne de France. Les chefs des deux partis connurent tour à tour des fortunes diverses, et le port de Nantes fut plusieurs fois pris et repris par les uns et les autres ; c'est seulement avec l'avènement de Jean V que la paix renaquît en Bretagne.

Jean V fut un souverain plein de sagesse à qui les bourgeois durent la confirmation de leurs privilèges et le développement de leur commerce (1) ; à lui revient le mérite d'avoir tracé la voie à une municipalité régulière ; il accorda aux bourgeois de Nantes le droit d'élire douze d'entre eux pour veiller aux affaires de la ville. Il s'efforça de débarrasser la navigation en Loire de tous les empêchements qu'elle rencontrait par suite des brigandages, des douanes de Saint-Nazaire, et des droits excessifs et multiples qui étaient perçus ; dans le cours supérieur du fleuve, les Craonnais, émules des seigneurs de Champtoceaux, pratiquaient une véritable piraterie, Jean V engagea la lutte avec eux ; il supprima les droits sur tous les blés importés, réduisit les droits de sortie sur les vins, et soumit les

---

(1) C'est lui qui posa la première pierre de la cathédrale actuelle.

marchandises à une prestation unique de 5 soles par charge, payable lors de l'embarquement à Nantes. En 1428, il conclut avec Alphonse, roi de Castille un traité de commerce destiné à réglementer les relations entre Nantes et la côte d'Espagne, qui fut l'origine de la célèbre alliance connue sous le nom de « Contractation », et qui entra en vigueur un peu plus tard.

Nantes, en effet, commeçait à faire avec les Espagnols un commerce très important ; la Bretagne, la Normandie et le Poitou y centralisaient leurs produits. C'étaient surtout des étoffes, des toiles de Rennes, Dinan, Bain, Saint-Brieuc, Lamballe, Moncontour, des draps de Morlaix, Lannion, Tréguier, Fougère, Saint-Lô, Laval, Château-Gontier et Rouen, et même d'Angleterre.

Des Espagnols, Nantes recevait du fer, de la cire, des fruits, mais surtout des laines qui ne pouvaient être vendues ailleurs ; les principaux articles de son exportation étaient le sel, les vins et les étoffes. Les foires se tenaient au lieu dit « Le Marchix » ; pour éviter que les marchands forains vinssent faire la concurrence aux Nantais, Jean V leur défendit d'exercer leur commerce d'autres jours que le samedi.

Partout se firent sentir les bienfaits de l'intelligente administration et des réformes de ce prince, dont le résultat fut d'attirer à Nantes un bon nombre de marchandises qui précédemment fuyaient notre port, et étaient embarquées par La Rochelle à destination de l'Espagne, afin d'éviter les « devoirs et trépas de Saint-Nazaire ».

La voie que Jean V avait tracée fut suivie par *Fran-*

çois II, qui eut pour ministre en la personne d'un roturier, fils d'un tailleur de Vitré, un homme remarquable : Landais. Landais, ancien tailleur lui-même de profession, très jalousé des nobles et du Clergé qui ne pouvaient lui pardonner son origine, fut un protecteur de la classe bourgeoise dont il encouragea toutes les entreprises. Pour l'industrie, il attira de Florence des ouvriers en soie et les établit à Vitré ; il fit venir d'Arras des ouvriers pour une fabrique de tapisseries fondée à Rennes. Il conclut des alliances multiples avec la Hanse Teutonique, le Danemark, l'Angleterre, élargissant ainsi le rayon d'action des commerçants, en leur assurant la liberté et la protection dans de plus nombreux pays. La construction du Château actuel, qui remplaça celui de la Tour Neuve, fut commencée ; les défenses de Nantes furent renforcées par des canons ; une milice fut créée et une université fondée .

François II mourut en 1487 à Couëron en laissant une fille Anne, qu'il avait mariée par procuration à Maximilien d'Autriche pour éviter que le duché tombât aux mains du roi de France ; mais Charles VIII s'empara de Nantes et fit prisonnière Anne qu'il obligea à l'épouser. Charles VIII étant mort peu après, Anne revint dans son cher duché et se remaria bientôt, mais cette fois de son propre mouvement, avec Louis XII ; c'est de cette union que naquit une fille Claude dont le mariage en 1518 avec François I^{er} fut la cause de la réunion définitive du duché à la couronne royale, qui eut lieu en 1532.

Nous nous sommes permis d'insister un peu sur ce rattachement de la Bretagne à la France, c'est tout d'abord

pour bien en signaler l'importance économique, mais c'est aussi pour montrer la contribution à cet évènement apportée par notre grand fleuve qui, véritable route de la Capitale pour les marchandises, facilitait leur échange avec la Bretagne, et portait chaque jour dans le royaume et le duché un peu plus des habitudes, de la langue, et des goûts de l'un et de l'autre.

D'ailleurs Nantes n'était pas seulement Porte de la Bretagne, elle était aussi le centre d'une colonie espagnole nombreuse, nous en avons dit un mot un peu plus haut. Les Espagnols avaient fondé sur la Fosse une bourse, la « Bourse et l'Estappe d'Espaigne ». Pendant les troubles de l'annexion, ils s'étaient retirés presque tous à La Rochelle, et le commerce souffrait de leur départ ; un des premiers soins de Charles VIII avait donc été de leur rendre leurs « congiez et licences » en 1493. L'année suivante avait été fondée entre Nantes et Bilbao la fameuse « Contractation ». Cette sorte de juridiction consulaire était autant une confrérie qu'une société commerciale ; elle se tenait au couvent des Cordeliers où elle avait une chapelle à son usage et possédait une flotte ; les Espagnols à Nantes, de même que les Nantais à Bilbao avaient voix délibérative aux assemblées qui s'y tenaient.

Enfin la découverte de l'Amérique donnant le goût des grands voyages, incita les commerçants entreprenants à envoyer chercher sur les mers lointaines les produits qui se revendaient cher et procurèrent de gros bénéfices. La situation du port de Nantes ouvert sur l'Océan et sur le marché intérieur en faisait une escale de plus en plus fréquentée

par les Espagnols, les Portugais, les Anglais, les Hollandais, si bien que Charles VIII pour la commodité de ceux-ci transféra à Nantes la foire franche de Lyon, dite de l'Apparition, avec toutes les exemptions et tous les privilèges dont jouissait cette dernière.

Grâce à son réseau hydrographique de premier ordre, Nantes communiquait avec toutes les régions voisines. Au sud, la Sèvre navigable jusqu'à Clisson transportait les marchandises à quart de route de Poitiers ; au nord, l'Erdre conduisait les blés et les vins vers l'intérieur de la Bretagne dans la direction de Rennes ; par l'ouest, les navires étrangers arrivaient avec leurs cargaisons de plus en plus variées et de plus en plus nombreuses, que les galères acheminaient vers Paris en remontant la Loire jusqu'à Orléans. Sur cette ligne, les commerçants se réunissaient souvent au bord de la Loire, à Blois, à Tours, à Angers ou à Nantes, pour s'entretenir de leurs intérêts communs ; la « Compagnie des marchands fréquentant en Loire » fut fondée par eux pour s'occuper du curage, du nettoyage du fleuve, de la règlementation de la navigation, de la perception de certains droits relatifs aux boêtes et en général pour discuter de tous leurs intérêts.

Quant au port, il s'étendait et s'améliorait à mesure que l'exigeaient les services qu'on lui demandait ; et il n'y a certes pas lieu de s'étonner de l'importance des travaux entrepris actuellement sur le parcours de notre fleuve, lorsque l'on considère ceux que l'on exécutait déjà à une époque où des moyens techniques rudimentaires ne pouvaient

servir que très imparfaitement une méthode encore inexpérimentée. Dans les bras de la Madeleine, de Vertais et de Pirmil, on détruit les nombreuses pêcheries dont les aménagements réalisés par Saint Félix gênent par trop la navigation ; on exécute les premiers travaux du quai de la Fosse ; plus tard (1549) sur la demande des marchands d'Orléans qui y contribuent pour deux cent mille livres, on construit le quai Maillard terminé en 1597 (1) ; à partir de la seconde moitié du XVI[e] siècle les ponts, jusque là en bois, sont reconstruits en pierre ; certains tels que Pirmil sont garnis de moulins, de boucheries et d'étalages de toutes sortes.

Les chantiers de navires établis au port au Vin (place du Commerce actuelle) sont reportés sur l'autre rive dans l'île Gloriette (2). La place du Port au Vin est agrandie et l'on y construit une cale ; les douves de Saint-Nicolas sont creusées et les marais de l'Erdre desséchés par mesure d'assainissement. Les chantiers de construction nantais comptaient parmi les plus importants de France ; sous François I, ils lancèrent la « Non pareille », ainsi appelée pour sa « grandeur démesurée », et sous Henri II, le « Grand Henri » et le « Grand Caraquon », les plus grands qu'on aît point vus en notre océan ». Le « Grand Lion », le « Petit Léon », le « Saint-Pierre de Nantes », les plus fortes unités de l'époque, étaient attachés à notre port ;

---

(1) Sur l'emplacement du quai du Port-Maillard actuel.

(2) L'ile Feydau n'existait pas ; c'est, comme beaucoup d'autres iles de la Loire, le produit d'un atterrissement qui commença de se former au début du 17[e] siècle (Expilly).

mais alors que les plus forts vaisseaux de guerre ne dépassaient pas 300 tonneaux, la généralité des barques qui servaient au trafic, n'atteignait guère plus que 60 à 100 tonneaux.

*
**

Le trafic le plus important était celui du sel ; des marais de Guérande ou de la baie de Bourgneuf il venait cinq à six mille bateaux par an ; le sel aussitôt arrivé à Nantes était vendu aux fournisseurs des greniers à sel et rechargé sur les navires qui partaient en amont ou en aval. Le sel payait le quarantième au roi, soit vingt soles environs par bateau ; on négociait 5.000 écus de sel par an, sur lesquels le roi touchait 50.000 livres.

Nantes était aussi, nous avons eu déjà l'occasion de le dire, la porte de sortie pour les vins des côteaux de la Loire, (on avait bâti spécialement pour eux le Port au Vin) (1) et de nombreux autres produits agricoles, sans parler de la pêche, qui accroissaient sensiblement l'importance de nos échanges. On expédiait beaucoup de toiles ; la Bretagne, l'Anjou, le Maine y faisaient charger chaque année 100.000 livres environ pour l'Espagne. L'Espagne, pays avec lequel Nantes entretenait ses plus nombreuses relations nous envoyait les produits très variés de ses industries : lances, épées, cotes de mailles, acier, fer, cuivre, plomb, or, étaim, laines, cuirs, fruits, sucres, épiceries, poissons. Il y avait de gros négociants ; pour n'en citer qu'un, rappelons le nom d'André Rhuiz chez lequel Charles IX avait dîné lors

(1) Voir Rue du Port au Vin.

de son passage à Nantes en 1565 (1) ; car la bourgeoisie restée jusque là humble et timide, acquérait alors grâce à sa fortune une influence croissante. L'institution des droits de franc fief et de nouveaux acquêts, facilitant aux roturiers l'accession des terres nobles en les dispensant des droits payés autrefois à époques fixes, remplacés par des droits analogues à nos droits de mutation, ne tarda pas à les élever au rang de la noblesse.

En 1554, Nantes fut dotée par Jean Cornichon d'un bureau de poste ; peu après le service devint royal et régulier et un départ eut lieu chaque lundi.

On élisait tous les ans un maire, et tous les trois ans dix échevins ; ceux-ci remplissaient également les fonctions de nos juges de paix et conseils de prud'hommes ; notre premier maire fut Geoffroy Drouet, sieur de l'Angle. En 1564, le roi Charles IX accorda l'érection d'un consulat et Nantes eut son tribunal de commerce ; les bourgeois élisaient 50 notables des leurs, sur lesquels on choisissait un juge marchand et deux juges consuls.

L'industrie était moins avancée ; elle n'apparaît guère que sous la forme de l'artisanat ; comme Lyon, Marseille et Bordeaux, Nantes était ville de devoir et nul ne pouvait y être reçu maître, s'il n'avait fait son tour de France et séjourné quelque temps dans la capitale de la Bretagne.

Cela n'empêche pas qu'il y avait dans le comté nantais des forges célèbres ; dans les terrains compris entre

---

(1) C'est à lui que l'on attribue la construction de la maison à la tourelle située sur le quai de la Fosse, en face de la gare de la Bourse.

Ancenis, Bain et Chateaubriant on extrayait le fer de longue date ; et la région qui était à la fois riche en minerais, riche en forêts, et riche en cours d'eau se prêtait merveilleusement à cette exploitation ; citons pour mémoire les forges de Moisdon établies près des étangs de la Provostière et de Gravotel. Malheureusement, à cette époque, on se souciait trop peu sinon d'aider, du moins de ne pas décourager les efforts de l'entrepreneur ; voici quelques traits qui méritent d'être retenus, car ils témoignent justement de l'état d'esprit qui régnait alors.

Un gentilhomme verrier, Jean Ferra, venu d'Italie, avait obtenu la permission de travailler « en verre et vaisselle blanche » à Nantes ; il en fut expulsé rapidement sous le prétexte qu'il faisait renchérir le prix du combustible et ne reçut le droit de revenir qu'à la condition qu'il n'achèterait plus à Nantes le bois nécessaire à chauffer son four.

Des règlements de police établissaient les prix et les modes de fabrication ; ils fixaient les salaires et toute infraction était punie d'amendes et de punitions corporelles. Chaque homme était classé dans une catégorie de métier, duquel il ne pouvait sortir. Les manœuvres gagnaient 8 sous environ par jour ; un charpentier ou un maçon gagnait 10 sous, salaire considéré comme élevé à cette époque ; remarquons toutefois qu'en fonction du prix du blé, la rémunération des ouvriers était plus grande qu'un salaire de nos jours, par contre les habitations étaient plus chères mais les besoins à satisfaire infiniment moins nombreux qu'aujourd'hui.

Guépin, de qui nous tenons ces renseignements, nous

dit encore : la douzaine d'œufs coûtait un sou, le beurre un sou six deniers, un poulet neuf deniers, le boisseau de farine de froment quatre sous six deniers. Les meilleurs hôtels coûtaient 30 sous par jour et quarante-cinq sous avec un cheval, le dîner était de 15 sous et la chambre d'autant; une course en voiture à deux chevaux du port au centre de la ville coûtait de 2 à 3 sous. Malgré ces bas prix, le loyer de l'argent restait très élevé en raison des risques que le bailleur courait ; il n'était donc pas rare de prêter à des taux usuraires, qui n'étaient pas jugés tels à cette époque, puisque le clergé lui-même les pratiquait quelquefois.

Cependant, il ne faudrait pas croire que cette prospérité de notre port s'était accrue régulièrement et pour le profit de la généralité des nantais ; en outre des ravages que causèrent de nombreuses épidémies dûes à l'insalubrité des quartiers, principalement ceux qui avaient été édifiés aux abords des marais de l'Erdre, les guerres d'Italie, puis les guerres de religion arrêtèrent l'essor de notre développement à plusieurs reprises. La France épuisée n'était pas assez forte pour garder ses côtes, les défendre des barbaresques et assurer à ses nationaux établis à l'étranger le respect de leurs droits ou le maintien d'une situation prépondérante dont s'emparait la concurrence étrangère des Espagnols, des Portugais, des Anglais, des Hanséates, mais surtout des Hollandais qui accaparaient le commerce européen.

L'Edit de Nantes, mettant trève aux hostilités, permit au cabotage français de reprendre ses droits à la faveur

des mesures protectrices dont *Henri IV* sut entourer notre commerce. En attendant que de nouvelles galères fussent construites, les anciennes furent réparées ou armées de nouveau ; des privilèges furent accordés à ceux qui faisaient naviguer le pavillon français, et les navires étrangers furent frappés de droits nouveaux à l'entrée dans nos ports. La mort brutale du roi compromit momentanément les résultats de ces efforts ; heureusement le grand Cardinal sut continuer l'œuvre de redressement.

Les droits d'ancrage furent rétablis et l'affrètement des navires étrangers interdit sous peine de confiscation. C'était l'époque à laquelle les grosses Compagnies espagnoles, portugaises, hollandaises, anglaises, sorties des difficultés de la première heure, étaient pleinement florissantes ; mais le danger de leur concurrence n'échappait pas à l'œil perspicace et volontaire de Richelieu pour qui « Nantes située assez proche de la mer et en la rivière de Loyre, était plus propre qu'aucune autre ville de la province à establir un grand commerce au lieu et advantage du royaulme qui pourroit tirer de grandes commoditez par le moyen de ladite rivière de Loyre, même pour les villes les plus éloignées de la mer ».

Pour lancer un plus grand nombre de français à la conquête de terres nouvelles, il permet à la noblesse de faire le commerce de mer « sans déroger » et met à la disposition des armateurs des quantités considérables de bois provenant des domaines royaux ; la Compagnie du Morbihan se fonde grace à lui. L'association se constitue vers 1626 entre cent membres avec un fond de 1.600.000 livres,

somme considérable pour l'époque ; cette entreprise se proposait le grand négoce par terre et par mer, « du Levant au Ponant » ; des privilèges et franchises de toutes sortes lui étaient accordés. L'exécution de l'édit de Richelieu s'étant brisée une première fois contre la résistance du Parlement breton, le projet fut bientôt repris sous le nom de « Société de la Bourse commune de Nantes », fondée pour vingt ans avec un nombre illimité d'actionnaires, se proposant de faire le commerce avec Madagascar. « Jugeant qu'il n'y a point de lieu dans ce royaume plus propre à cet effet que notre bonne ville de Nantes, tant pour la fertilité du terroir qui l'environne que parce qu'elle communique dans toute la France par le moyen de la rivière sur laquelle elle est assise, qui lui fournit toutes les choses nécessaires à la navigation » (1). Cet édit auquel remonte l'origine du commerce Français à Madagascar et de nos droits sur cette île, rencontre la même opposition que la première fois devant le Parlement, malgré des lettres de jussion ; l'Enregistrement dut avoir lieu devant le Grand Conseil. La Société dura une dizaine d'années ; elle trafiquait avec Madagascar. Mais le Parlement breton, furieux qu'elle aît vu le jour malgré son opposition, s'employa à la ruiner ; et la volonté de fer de son émancipateur n'arriva pas à la faire triompher des difficultés.

L'effort de *Richelieu* n'ayant pas été secondé, ce furent les étrangers qui continuèrent de faire le cabotage ainsi que le long cours, et le nombre des bâteaux inscrits

---

(1) « *Preuves* » de Travers.

au port de Nantes, qui avait été de 150 au XVI[e] siècle, tomba à 12 en 1645. Il n'y avait plus que quelques rares navires français qui naviguaient aux Antilles, en Espagne, au Portugal et dans la Méditerranée. Les comptoirs français nouvellement établis sur ces côtes périclitaient, mais Nantes porte de l'Océan, continuait, grâce à sa situation privilégiée, à traiter d'importantes affaires. Il montait couramment des vaisseaux de 2 à 300 tonneaux ; lorsque la hauteur insuffisante des eaux ne leur permettait pas d'accoster aux quais de la Fosse, on allégeait au moyen de barques ou de gabares ; la question de l'approfondissement du chenal était donc déjà à cette époque à l'ordre du jour. On embarquait les vins de toutes provenances, de la Loire, de Bordeaux, et du Roussillon, les produits de toutes la vallée de la Loire, de l'Anjou, du Poitou et de la Bretagne ; céréales, toiles de Rennes et de Saint-Malo, sels, du Croisic, de Bourgneuf, de Ré et de La Rochelle ; et les étrangers, attirés par la variété des transactions possédaient sur notre place de nombreux comptoirs. Il y avait des Anglais, des Espagnols, des Portugais, mais surtout des Hollandais ; ces derniers formaient une véritable colonie, ils nous ont d'ailleurs laissé leur souvenir par la dénomination du quartier qui s'appelle encore : La Petite Hollande, dont ils avaient fait le centre de leur commerce.

***

Au milieu de cette activité croissante des affaires, l'industrie commençait tout de même à prendre une certaine

importance ; celle des eaux de vie dépassait de beaucoup les autres ; mais il faut attendre l'impulsion méthodique et raisonnée d'un *Colbert* pour assister à la réorganisation complète d'un système économique, qui va préparer Nantes à tenir, au début du XVIII[e] siècle le premier rang des ports maritimes en France, et peut-être en Europe.

D'abord il fallait débarrasser les côtes des dangereux pirates qui les infestaient ; dans l'accomplissement de cette œuvre, les Cassard, les Vié léguèrent à tout jamais leur nom à la postérité nantaise. Il fallait favoriser le pavillon national : on rétablit les droits d'ancrage sur les pavillons étrangers, et l'on interdit à ceux-ci d'aborder dans nos colonies sous peine de confiscation. Il fallait simplifier le régime douanier avec ses trente péages de Roanne à Nantes: on en supprime le plus grand nombre. Pour encourager la construction, on distribua de nombreuses primes.

Presqu'immédiat fut le résultat de toutes ces mesures. Les bateaux se construisent avec une fièvreuse intensité ; des Compagnies se fondent qui reçoivent le privilège exclusif de commercer dans certains endroits. La Compagnie des Indes Occidentales, qui voit le jour en 1864, navigue du Canada à l'Amazone, et du Cap Vert au Cap de Bonne Espérance ; la Compagnie des Indes Orientales reçoit pour 50 ans le privilège de naviguer du Cap de Bonne Espérance aux Indes et dans les mers du sud. En 1765, une autre Compagnie obtient le Sénégal, une autre la Guinée, une autre le Levant, une autre la mer du Nord. Si la plupart de ces comptoirs ne sont pas appelés à subsister, ils n'en ont pas moins l'heureux effet d'orienter l'esprit des français vers

la navigation au long cours, et de tracer les grandes lignes de ce qui deviendra plus tard un superbe empire colonial.

Chaque année, Nantes envoie une trentaine de bâtiments à la Martinique, une dizaine à la Guadeloupe, autant à Saint-Dominigue, un ou deux à Cayenne. Les navires qui emportent avec eux des farines, des vins, des eaux de vie, des ustensiles et produits de toutes sortes, fusils, poudre, étoffes, souliers etc. arrivent après une traversée de 40 à 50 jours ; ils remportent du sucre brut, du cacao, du coton, des tabacs, de l'indigo, des cuirs, des bois précieux. Le sucre qui forme les 9/10 du fret arrive à l'état brut : la Loire le transporte ensuite jusqu'à Angers, à Saumur, à Orléans ; mais les raffineries les plus importantes sont installées dans la ville maritime. Nantes arme aussi pour la baleine et la morue une vingtaine de navires de 70 à 300 tonneaux.

Les étrangers, qui, par ordre de Colbert, ne peuvent plus naviguer dans nos colonies, viennent chercher à Nantes les produits exotiques et nous apportent en même temps ceux de leurs pays et de leurs colonies ; ces rapports alimentent un cabotage important entre Nantes et les autres grands ports français, qui envoient bien au moins par an 150 navires cotiers.

A la fin du XVII[e] siècle, le mouvement commercial de notre port peut être évalué à 100.000 tonneaux. Par l'importance de sa flotte il était le premier en France ; d'après un état de la marine à cette époque, Nantes comptait 1332 bâtiments de toutes catégories, Bordeaux 644 et Marseille 643 ; et Gérard Mellier, maire de Nantes, écrivait : « Il

n'y a guère de villes dans le royaume, ou il y aît plus de gens d'origine différente que Nantes ».

A la prospérité du port, les industries locales, ranimées par les mesures protectrices dont les avait entourées Colbert apportaient largement leur contribution. Les premières raffineries se créèrent vers 1670, presqu'en même temps qu'à Rouen ; à la fin du XVII[e] siècle, Nantes comptait 8 établissements qui raffinaient le sucre et le syrop (ce que nous appelons aujourd'hui le rhum) ; la fabrique des eaux-de-vie occupait 200 chaudières et 800 personnes ; tous les vins et eaux-de-vie qui n'étaient pas consommés sur place étaient importés par les Holandais. Il y avait aussi des tanneries, des sergeries, des corderies, des chantiers de construction et de nombreuses autres industries ; le comté nantais possédait des mines de charbon et des Forges. Enfin, les pays de Bourgneuf, du Pouliguen et du Croisic récoltaient le sel, gros article d'exportation qui remontait presque toujours à Nantes, avant d'être expédié à l'étranger.

La situation économique à la fin du règne de Louis XIV peut donc se résumer comme suit : Nantes est le premier port de France, celui dont le trafic s'étend le plus loin et embrasse les voies les plus variées ; mais, si les réformes de Colbert ont eu d'un côté l'heureux effet de diminuer la concurrence étrangère, de l'autre côté, l'abus d'une réglementation excessive a enfermé le commerce dans une série de taxes, de droits, de privilèges de toutes sortes, qui commencent à en paralyser le libre essor. Un retard de deux mois dans une traversée entraîne d'énormes amendes qui

peuvent causer la ruine de l'assujetti ; les entraves à la liberté du commerce au profit des compagnies concessionnaires qui se partagent le commerce français, sont une cause de renchérissement exagéré pour le consommateur. Il est temps que se modifie la méthode déjà vieille de la balance des comptes, et que la politique financière et coloniale prenne une orientation nouvelle.

***

C'est l'œuvre de *la régence* d'engager la lutte contre les avantages accordés aux grandes compagnies, contre leurs monopoles, en même temps que l'engouement pour les nouvelles idées physiocratiques vient aider au triomphe de sa cause.

Le commerce devient libre entre les navires métropolitains et les colonies, sous la seule réserve d'un droit fixe de 3 % à payer à la sortie aux compagnies encore existantes ; les navires sont libres de leurs départs, libres de leurs arrivées, libres de leurs cargaisons et de leurs frets de retour. En 1716, des lettres patentes établissent la liberté du commerce des nègres de Guinée ; en 1717 d'autres lettres exemptent de tous droits d'entrée, de sortie, d'entrepôts, toutes les denrées et marchandises destinées à l'exportation aux îles et aux colonies françaises (en fait, de nombreuses permissions avaient été délivrées individuellement, par le roi depuis 1713, date à laquelle la Compagnie de l'Assiente, ancienne compagnie de Guinée, avait, rendu son privilège au roi). En même temps que se prononce la faillite du vieux système mercantiliste de la réglementation, les expériences du grand financier « Law « conseiller du roi en ses conseils, contrôleur général des finan-

ces », se couronnent d'un succès éblouissant : les capitaux se ruent vers les entreprises coloniales ; des ports sont constitués de toutes pièces, à Saint-Domingue en particulier ; les plantations sont améliorées ou agrandies. Dans la métropole, l'armement, les docks, les magasins, accusent une prospérité croissante, et Nantes est la ville la plus florissante. D'intelligents négociants, de hardis navigateurs s'en vont aux îles faire en quelques années des fortunes colossales ; et il n'est guère de famille nantaise, à tous les étages de la société, qui ne prenne sa part petite ou grande à ce trafic.

Le commerce avec les Antilles s'effectuait directement ou indirectement. Directement nous portions les articles manufacturés de l'Europe et rapportions des piastres et les produits du pays ; une centaine de bâtiments s'employaient à ce commerce, et l'on peut estimer à 110.0000 livres la valeur moyenne de chaque cargaison. Le commerce indirect, par l'Afrique, était plus compliqué. Outre les toiles de l'Inde, celles de France, nos soieries, nos indiennes, les matériaux de construction, le sel, l'alcool, les fusils, les sabres, et toute la collection de clinquant, il fallait des piastres pour lesquelles on relâchait souvent à Cadix, port où aatterrissaient les flottes chargées de l'or du nouveau monde. Ensuite, on allait à Lisbonne chercher du tabac, puis on faisait voiles vers la fameuse côte occidentale d'Afrique, ou se pratiquait la traite des nègres, en particulier de Novembre à Mai. Aussitôt arrivé dans un port africain, le capitaine rendait visite au roi et aux notables du pays à qui il offrait des cadeaux ; les indigènes accueillaient

avec joie ces présents et donnaient en échange les prisonniers qu'ils capturaient chez les peuplades vaincues au cours de leurs guerres continuelles. Ceux-ci étaient entassés dans la cale des navires, enchaînés deux par deux par un pied et une main, pressés debout les uns contre les autres ; alors on se dirigeait au plus vite vers les Antilles. Il périssait un grand nombre d'hommes pendant la traversée, et, sitôt le débarquement à Saint-Domingue, la vente commençait. Avant d'être acheté chaque nègre était examiné en détail : on le faisait courir, sauter, soulever des fardeaux sous la menace du fouet. Et Augeard à qui nous empruntons ce récit nous dit encore : « Le marché se concluait comme pour un animal que l'on achète aujourd'hui à la foire ». La valeur moyenne d'un bâtiment armé pour traiter 400 noirs était d'environ 400.000 livres ; chaque nègre revenait à l'armateur à 7 ou 800 livres, et celui-ci le revendait 1.800 au colon. Il était acheté 12.000 nègres à peu près par an ; sur lesquels il en mourrait deux à trois mille ; l'achat s'élevait à 8 ou 9 millions et la vente aux Antilles produisait 17 à 18 millions, laissant un bénéfice qui variait de 50 à 200 pour cent.

Pendant tout le 17e siècle, Nantes fut le principal port d'attache des négriers français ; les premiers armements pour le commerce du « bois d'ébène » eurent lieu en 1695, mais c'est surtout après 1716, date de l'abolition du monopole dont jouissaient les compagnies des Indes, qu'ils se multiplièrent. Law, constatant le succès de cette opération,

---

(1) Etude sur la Traite des Noirs avant 1790 au point de vue du commerce nantais.

voulut en reprendre la concession au profit de la Compagnie d'Occident. Cette compagnie, ainsi nommée parce qu'elle se proposait d'exploiter la Louisianne, avait été reprise sur l'initiative de Law ; les gros bénéfices qu'elle devait rapporter étaient destinés à relever les finances de la France. Law ayant ensuite acheté le privilège pour le Sénégal, la côte d'Afrique, la Guinée, les Indes orientales et la Chine, cette Compagnie devint la Compagnie Nouvelle Générale des Indes ; mais cette concession ne gêna pas beaucoup les Nantais, car ils obtinrent facilement des permissions de la Compagnie qui s'occupait si peu de faire elle-même le trafic, qu'en 1767 ce commerce devint à nouveau tout à fait libre. Nantes et Lorient étaient les deux seuls ports autorisés pour l'entrepot des marchandises de cette compagnie, la plus considérable qu'on aît jamais connue. Quand s'effondra l'œuvre de Law, cette compagnie put lui survivre grâce à sa situation merveilleuse ; elle accomplit une œuvre considérable, ayant créé des entreprises de toutes sortes, armé plus de cinq cents navires et accumulé des fonds de réserves immenses pour cette époque, (plus de trois cents millions).

La vente du bétail humain n'était d'ailleurs pas le seul profit que les commerçants trouvaient dans l'exploitation de leur trafic ; les colons payaient le plus souvent les nègres qu'ils achetaient, avec du sucre que les navires emportaient pour le raffiner ou pour le vendre ; les sucres fournissaient les 3/4 du tonnage et plus de la moitié de la valeur du fret de retour, mais les navires apportaient aussi

(1) Cf. les Statistiques de Huet.

beaucoup d'autres denrées : cafés, cacaos, bois précieux, cuirs, coton, écaille, indigo, et tous les produits coloniaux.

De 1729 à 1790, les expéditions des Antilles vers notre port passèrent de 7 à 40 millions de livres, et nos exportations vers la Guinée et les Antilles de 7 à 22 millions, sans parler du fret que les navires ramassaient sur les côtes d'Espagne, du Portugal et d'Afrique, au cours de leur voyage circulaire. La plus grande partie de ces relations s'établissait par Saint Domingue, dont le trafic total avec la métropole se chiffrait par plus de 700 millions de livres, équivalant à près du tiers du commerce général de la France (un miliard 990 millions de livres) ; ces chiffres font éloquemment comprendre pourquoi, pendant tout le XVII[e] siècle et surtout le XVII[e], Saint Domingue (Haïti d'aujourd'hui) fut un élément essentiel de la vie économique française, et ils expliqueront bientot la crise aigüe dans laquelle nous jettera la perte de notre plus belle colonie.

L'activité du port de Nantes avec les Antilles stimulait, comme bien on pense, ses relations avec les pays d'Europe. Nous étions en rapport avec la Russie, la Suède, le Danemarck, l'Angleterre, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, et surtout avec la Hollande et les villes Hanséatiques.

Dès 1669, Colbert avait bien essayé en donnant des privilèges à une Compagnie, de diriger vers la Baltique l'activité de nos marins, mais ceux-ci ne prirent guère l'ha-

---

(2) La livre représentait à cette époque 0 fr. 987 de notre système du XIX[e] siècle ; elle se divisait en 12 sous et le sou en 12 deniers.

bitude de parcourir ces régions âpres, difficiles, où la navigation réclamait des bâtiments spéciaux qui étaient construits à un quart de moins de frais que chez nous, ce qui rendait le prix du fret très bas dans ces parages par rapport à ceux que nous trouvions à pratiquer ailleurs. Les Nantais laissaient donc les étrangers s'acquitter de la navigation dans ces pays d'où ils recevaient des bois de toute nature, des madriers et des planches de sapin, des soliveaux, des mâts, des avirons, en même temps que des brais, du goudron, des aciers, dit fer en barre, du chanvre, des harengs, de la rogue, etc.

Avec l'Angleterre, les relations très importantes autrefois jusqu'à la paix de Nimègue (1678), diminuèrent régulièrement au courant du XVIII[e] siècle, à un point tel qu'en 1790 elles ne dépassaient pas celles que nous entretenions dans la Baltique ; nous importions des viandes salées et du beurre, des étoffes, du charbon et des métaux : étain, cuivre, fer ; nous exportions principalement des eaux-de-vie et des liqueurs.

Le trafic avec la mer Méditerranée, se faisait surtout par Marseille ; nos relations avec l'Italie n'intéressaient donc guère le port de Nantes. Au Portugal et surtout en Espagne notre commerce était actif ; nous allions chercher des vins cuits, des fruits, des huiles d'olive, des bois de teinture, et des laines ; en outre, nous faisions sur ces côtes la presque totalité du cabotage.

Mais c'est dans les mers d'Allemagne, avec les villes hanséatiques, la Hollande et la Prusse que nos relations étaient le plus fréquentes ; ces contrées nous fournissaient

les produits les plus divers, céréales, poissons, fromages, bières, drogueries, épiceries, armes, articles de quincaillerie, lin, chanvre, bois, etc. Le port de Nantes leur expédiait des articles très variés aussi : vins, vinaigres, eaux-de-vie, liqueurs, sucres, sel, denrées coloniales et du pays, étoffes de soie, de toile, de coton, quincaillerie, verrerie, et tous les objets des industries nantaises.

Nous avons emprunté à Huet de Coëtlisan le tableau ci-dessous, que nous nous permettons de reproduire, car il marque d'un rapide coup d'œil l'évolution du port de Nantes pendant les 60 années de sa plus grande prospérité. Les chiffres expriment des livres tournois, monnaie en usage alors, équivalent à 20 sous ou un franc qui était l'unité monétaire (la livre demeura la monnaie de compte jusqu'à la Révolution).

IMPORTATION ET EXPORTATION RÉUNIES

	1729	1773	1790
Angleterre	935.739	842.415	1.128.653
Hollande	4.933.110	5.831.410	12.888.528
Suède	2.652.026	1.472.358	2.001.593
Danemark		210.874	497.732
Allemagne		10.125.307	14.717.827
Prusse	»		
Espagne	687.793	3.250.333	4.173.130
Portugal	168.933	1.293 644	1.721.606
	9.377.601	23.026.321	37.129.069

Le mouvement total de la navigation dans le port (long cours, grand cabotage et petit cabotage) s'élevait en 1764 à 1.429 navires jaugeant 158.546 tonnes et en 1790 à 2.558 navires jaugeant 226.047 tonnes.

(Lebeuf)

Notons en passant que la balance du commerce de Nantes s'est traduite pendant tout le siècle par un excédent très gros d'importations.

La navigation intérieure sur la Loire et ses affluents ainsi que le petit cabotage tenaient une place honorable dans le tonnage. Nantes recevait du Morbihan les bois, le cidre, les poissons secs ou salés, les produits coloniaux arrivés à Lorient ; de la Manche venaient les toiles, les laines, la mercerie. La Rochelle, Bordeaux, Carcassonne expédiaient des eaux-de-vie, des liqueurs, des lièges ; Bayonne des résines, des brais, des bois ; de la Méditerranée nous parvenaient des huiles, des savons, les drogues et parfumeries du Levant ; tout ce trafic occupait en 1720, 725 bateaux et représentait 29.130 tonnes d'importation contre 41.800 tonnes d'exportation, soit une jauge totale de 70.927 tonnes.

*
**

L'essor prodigieux qu'avait pris le commerce nantais excita les négociants à réclamer des améliorations dans l'aménagement du port. Dès la fin du XVII[e] siècle, les gros bateaux étaient obligés de rompre charge à Paimbœuf, et transborder sur des barques de 50 à 60 tonneaux ; seuls les navires de moins de cent tonnes pouvaient parvenir aisément jusqu'à Nantes. Reprenant une idée proposée au XVII[e] siècle par des Hollandais, Gérard Mellier, maire de Nantes, acheta en 1720 pour la commune les prairies de la Madeleine et du Duc pour y aménager des quais et des docks. A la suite des pétitions nombreuses qui furent adressées, Monsieur de Lafond, ingénieur du Roi, en 1721, et un

peu plus tard Monsieur Abeille, visitèrent la Loire et proposèrent des solutions auxquelles il ne fut pas donné suite, bien qu'en 1740 40.000 livres aient été votées par les Etats de Bretagne pour le nettoiement de la Loire. En 1746, M. de Caux proposa de construire un bassin à flot à Paimbœuf, qui jouait, à cette époque, le rôle de Saint-Nazaire aujourd'hui, et de relier ce port avec celui de Nantes au moyen d'un canal ; une compagnie offrit de prendre les travaux à sa charge moyennant un droit de vingt sous par tonneau sur tous les navires montant et descendant en Loire ; cette proposition fut rejetée. En 1749, MM. Charron et Pelletier proposèrent de rétrécir le lit afin d'augmenter le courant et de chasser les sables ; ce projet lui aussi ne fut pas plus heureux que les précédents. Enfin, en 1753, le Duc d'Aiguillon, nommé lieutenant général du comté nantais, remit la question à l'étude ; Mazin, ingénieur de la marine, ayant été consulté, on se rallia à l'idée de rétrécir le lit du fleuve. La Loire fut endiguée et l'on construisit des épis en amont, qui dirigèrent le courant. Résultats : la profondeur s'augmenta de 5 pieds dans toute l'étendue des digues et, à la Fosse où elle n'était plus que de 3 pieds à 3 pieds et demi, elle alla de 5 à 12 pieds (1). Ces travaux qui étaient devenus extrêmement urgents pour la vie de notre port, facilitèrent la montée à Nantes aux bateaux qui, devenus plus importants, demandaient un tirant d'eau plus fort. Quand les navires ne pouvaient atteindre Nantes, on se servait pour les décharger, de gabares qui jaugeaient de 80 à 130

---

(1) Colombel.

tonnes ou bien de « barges », qui étaient des allèges de quelques tonnes. Au-delà de Nantes, on remontait le fleuve sur des « chalans » portant 60 tonneaux environ, naviguant à la voile et dont le type moyen faisait 27 mètres de long et 3 m. 90 de large. Les « sapines », ainsi nommées parce que construites en planches de sapin, étaient employées pour descendre le fleuve ; elles avaient 28 mètres de long, 3 m. 56 de large et portaient 70 tonneaux ; elles n'étaient point mâtées (1).

Expilly nous dit qu'à cette époque, la Loire était navigable sur 140 lieues et longue de 160. Par Briare, elle communiquait avec la Seine, et quelques lieues seulement l'éloignaient de la Saône et du Rhône. Comme la plupart de ses affluents étaient navigables, ou plutôt se prêtaient à la navigation des barques à faible tirant d'eau de l'époque, elle formait donc un admirable réseau hydrographique se ramifiant jusque dans la Bretagne, la Normandie, l'Anjou, le Maine, le Poitou, la Touraine, l'Orléanais, Paris, Lyon, et même la Suisse. Dans un temps où la voie ferrée n'existait pas, et où les routes étaient souvent insuffisantes, cette grande artère était on le devine, une source féconde de richesses pour les villes riveraines, et plus encore pour Nantes qui en commandait l'entrée.

Une situation géographique aussi avantageuse avait appelé le grand port et le vaste entrepôt à transformer les marchandises qu'on lui apportait, avant de les réexpédier sur leur lieu de destination, et à mettre en œuvre les ri-

---

(1) Huet.

chesses de ses campagnes, en vue d'en tirer des articles pour sa consommation personnelle ou des moyens d'échange pour son commerce.

L'exploitation des marais salants produisait 90.000 quintaux de sel dans les marais de Bourgneuf aujourd'hui desséchés par suite du retrait de la mer, et 450.000 dans les marais de Guérande ; les entrepôts les plus importants étaient au Pouliguen et au Croisic, d'où le sel était dirigé sur Nantes. Dans l'enclavement compris entre l'Erdre, l'Isac et la Vilaine, il était exploité des mines de fer depuis les temps les plus anciens ; trois grandes forges travaillaient : la Hunaudière, la Provostière et Gravôtel, cette dernière établie spécialement pour approvisionner la fonderie d'Indret. La tourbe était exploitée dans la Brière, et la houille à Montrelais près d'Ingrandes, et à Nort. Il y avait des brigueteries, deux verreries (l'une à Couëron, l'autre à Varades), une faïencerie à l'endroit de la place Viarmes, des tanneries établies dans le quartier du Marchix et à Barbin, des fabriques de toiles, de serges, de tissus de toutes sortes en laine, en coton, ou en lin.

***

Enfin, notre description de l'activité du port de Nantes au XVIII[e] siècle nous oblige, avant de terminer, à jeter très rapidement un coup d'œil sur l'état de notre industrie.

De toutes nos manufactures d'étoffes, les plus florissantes étaient celles de toiles peintes ou indiennes ; cette industrie, apparue vers 1758, dut son rapide essor à la préférence très marquée que les indigènes d'Afrique avaient pour ces tissus bariolés, contre lesquels on échangeait fa-

cilement des nègres et du sucre. En 1790, elle occupait 4.500 ouvriers et fabriquait 120.000 pièces pour un chiffre d'affaires de 17 millions de livres. Les corderies employaient 1.200 personnes et toutes les industries se rapportant à la construction des navires étaient dans une belle situation.

Dans les produits de l'alimentation, Nantes tenait aussi une place importante ; il y avait 3 brasseries, 2 vinaigreries, de nombreuses distilleries ; les raffineries étaient une vingtaine et occupaient environ 500 ouvriers.

Bien qu'alors Nantes n'armât presque plus pour la grande pêche, c'est vers elle que venaient comme autrefois les morues vertes ou sèches, ainsi que l'huile et la rogue que l'on en tirait. En Bretagne, 2.000 chaloupes et 24.000 hommes se livraient à la pêche côtière qui trouvait à Nantes son plus gros débouché, soit pour la consommation immédiate, soit pour la réexpédition vers l'intérieur, ou bien encore pour l'exportation aux îles, après que les sardines eûssent subi une certaine préparation.

Le trafic sur le fleuve alimentait les industries de la vallée de Loire jusqu'à Orléans ; Nantes, véritable plaque tournante de l'activité économique, chargeait, déchargeait, entreposait, transformait, réexpédiait les marchandises les plus nombreuses et les plus variées, et se plaçait au nombre des 3 grands ports de France.

Le dix-huitième siècle a donc été la période la plus brillante de l'histoire de notre port et de ses relations commerciales ; les années qui s'écoulèrent de la seconde moitié du siècle à 1790 en marquèrent l'apogée. En quinze ans, un négociant réalisait une fortune ; mais les richesses res-

taient concentrées dans les mains d'une minorité, et le mouvement qui allait emporter la France vers des destinées nouvelles, couvait à Nantes depuis un certain temps déjà.

La crise ne se fit pas sentir tout de suite ; les affaires continuèrent de prospérer et la ville de s'embellir. Le cours Cambronne, le quai du Château, la colonne Louis XVI, datent de la fin du XVIII[e] siècle ; mais brutalement, dans les derniers mois de l'année 1790, notre activité s'effondra. La guerre de Vendée et la Terreur marquée par la dictature de Carrier, les heures inoubliables des noyades, de la famine, des épidémies, immobilisèrent le trafic intérieur. Presqu'au même moment, la guerre maritime et la révolte de Saint-Domingue achevèrent l'anéantissement du commerce, de l'industrie et des transports. De 1790 à 1802, le mouvement de la navigation dans notre port s'affaissa de 2.558 navires avec 236.000 tonneaux, à 240 navires et 37.000 tonneaux ; Nantes perdit donc en douze ans les 6/7[e] de son tonnage au long cours et les 9/10[e] de son trafic ; la tourmente révolutionnaire n'apporta immédiatement qu'une heureuse disposition depuis longtemps réclamée : la législation douanière fut remaniée complètement par l'Assemblée Constituante, qui supprima les douanes provinciales et réalisa l'uniformité des tarifs.

***

Sitôt la paix revenue (an X ou 1802), les navires français, bloqués par les Anglais depuis près de dix ans, remi-

rent à la voile, et l'activité maritime de Nantes renaquit timidement. Le petit cabotage rencontra une rude concurrence dans les entreprises de roulage et de navigation intérieure qui, à la faveur du blocus, avaient accompli un nombre considérable de transports autrefois réservés à la navigation côtière ; il avait pourtant conservé pendant la crise une certaine activité, et moins souffert que l'armement au long cours. Celui-ci en effet se trouvait dans le plus grand désarroi par suite de la perte de la Louisiane et de Saint-Domingue, et de l'état des navires qui pendant près de dix ans avaient été mis à l'ancre ; mais la rapidité avec laquelle nous allons voir se redresser l'industrie, l'armement et le négoce nantais est un saisissant exemple de leur énergie, de leur vitalité et de l'intelligence de leurs grands entrepreneurs.

Ceux-ci s'inquiètent immédiatement de l'amélioration de la navigation en Loire, et projettent un bassin à flot à Saint-Nazaire ; ils reconstituent la Chambre de Commerce dissoute pendant la Révolution, et délèguent deux des leurs au Premier Consul pour former le Conseil Général du Commerce et représenter leurs intérêts en haut lieu ; ils décident en 1805 le percement du canal de Nantes à Brest, commencé en 1812 et terminé trente ans plus tard (1) ; puis, vers 1820, comprenant la force de l'Association, ils fondent entre eux une banque pour escompter les valeurs (2), et une compagnie d'assurances mutuelles.

---

(1) On était au lendemain du blocus, et, dans l'esprit de Napoléon, ce canal avait un but surtout stratégique.

(2) C'est cette banque qui, réunie avec les autres banques de province, après la Révolution de 1848, devint la Banque de France.

Lorsqu'en 1815 s'est ouverte avec la Restauration une ère de paix qui semble devoir être durable, les voiliers nantais repartent au long cours. La reprise des affaires ne fut pas facile ; les guerres maritimes avaient coupé à nos navires la route des colonies, avec lesquelles l'Angleterre avait pris, à notre place, l'habitude de commercer ; la Louisianne avait été cédée aux Etats-Unis et Saint-Domingue ne nous appartenait plus ; la traite des nègres, abolie solennellement en 1814 au Congrès de Vienne, n'était plus qu'un trafic secret et honteux qui disparut totalement en 1830.

Mais les Nantais s'aperçurent bientôt qu'ils pourraient porter leur activité ailleurs que dans les mers des Antilles et sur la côte ouest-africaine ; la mer des Indes Orientales offrait aux environs de Madagascar des îles aux richesses innombrables, non prospectées et presqu'inexploitées. Tandis qu'en 1790, sur 250 navires partis aux Colonies, 3 seulement étaient allés à l'île de France (c'est l'île Maurice que l'on appelait ainsi), en 1828, sur 102 navires partis aux colonies, 28 visitèrent la Réunion.

Ces progrès furent si rapides qu'en 1830, notre port avait dépassé le mouvement record atteint en 1790, avec un tonnage de 263.000 tonnes, soit une augmentation de plus de 30.000 tonnes ; et en 1842, les seuls rapports de Nantes avec la Réunion dépassaient la moitié du chiffre total de la navigation avec toutes les colonies, et égalaient une fois et demi les rapports avec les Antilles ; en 1855, ils représentaient plus des deux tiers de la navigation totale. Le cabotage travaillait et Nantes faisait à l'étranger 150 à 200.000 tonnes ; c'est avec l'Angleterre que les affai-

res étaient les plus actives ; des relations régulières étaient établies. Nos exportations vers ce pays consistaient principalement en céréales, et nos importations en houille, fer, fonte ; l'Espagne et le Portugal envoyaient des vins cuits, des fruits secs, des oranges, des farines, du plomb ; si, par contre, avec la Hollande, l'Allemagne, et les pays scandinaves les transactions avaient beaucoup diminué, Nantes avait ouvert ses portes à des pays nouveaux : les Etats-Unis, l'Inde, les possessions hollandaises, le Brésil, et surtout l'île Maurice.

Parallèlement, l'industrie continuait de se développer ; la pêche à la baleine entreprise en 1817 à l'instar des Anglais (1) sur l'initiative de M. Dobrée fut, pendant les années qui suivirent, extrêmement prospère. La grosse métallurgie naissait ; M. Dobrée (2) avait fondé aussi les forges de Basse-Indre. Les chantiers de construction avaient repris leur activité ; en 1820, il y en avait quatorze, sur l'île Gloriette, à la Chézine, à Chantenay et à la Piperie, au point que Nantes venait en tête de tous les ports de France pour cette industrie. Jusque là, les navires ne dépassaient guère 500 tonneaux ; or, grâce à l'usage des coques de fer, dont Guibert, un constructeur nantais, fut l'un

---

(1) Une espèce de baleines existait dans le golfe de Gascogne ; elle est remontée vers le nord maintenant et ne descend plus qu'accidentellement sur nos côtes.

(2) Grand industriel et armateur de Nantes, il fut le premier dans la Restauration à ouvrir à nos navires l'entrée des ports de la Chine. Diverses fondations et particulièrement un musée lui ont valu l'honneur d'avoir donné son nom à une rue de notre ville.

des inventeurs, la capacité des bateaux s'accrut de moitié. Les ateliers de constructions navales entraînaient avec eux de nombreuses industries connexes : voiliers, cordiers, poulieurs, tonneliers, gréeurs, mécaniciens, fondeurs, etc. Les ateliers de chaudronnerie étaient en pleine prospérité ; Vincent Gâche était spécialisé dans les machines de bateaux, c'est lui qui construisit les premières utilisées sur la Loire ; la fonderie Voruz occupait 500 ouvriers sur la Prairie au Duc. Les raffineries de sucre, quoique concurrencées par le sucre de betterave, arrivaient à produire 40.000 tonnes de sucre en 1855 ; rappelons aussi les tissages de coton, les nombreuses tanneries, les corroieries, les corderies, les salaisons, les savonneries, les minoteries. C'est à Nantes que, pour la première fois, Joseph Colin, après 15 ans de recherches et d'essais, put se livrer à la fabrication des conserves alimentaires selon le procédé Appert ; cette industrie née en 1824 arrivait à produire dix ans plus tard un million de boîtes, et en 1855 plus de trois millions, faisant naître des usines sur toute la côte de l'Atlantique et donnant un essor inespéré aux industries de la pêche et du fer blanc.

Malgré l'interdiction publiée en 1814, la traite des noirs continuait de se faire presque publiquement et absorbait beaucoup de denrées et de produits de toutes sortes, sucres, alcools, indiennes, armes, etc., articles cuir ; lorsque fut proclamée, en 1814, l'émancipation des esclaves dans les colonies, les négociants perdant de ce fait beaucoup de main d'œuvre, furent momentanément dans un grand embarras, mais une réorganisation assez rapide leur

permit de retrouver, et même au-delà, leur activité normale.

L'ouverture du trafic ferroviaire, en 1831, appelait vers la Capitale l'acheminement rapide de tous les produits, invitant Nantes à ouvrir ses portes plus grandes encore aux richesses d'outre-mer ; Nantes était le troisième port après Marseille et le Hâvre ; en 1856, le mouvement total de la navigation s'éleva à 587.000 tonnes ; la première ligne régulière de navigation à voiles fut créée à cette époque, entre Nantes, Maurice et la Réunion.

*
**

Mais pourtant, dans cet air de prospérité apparente, de graves inquiétudes ne pouvaient pas manquer de frapper les esprits avisés de la technique nouvelle de la navigation ; un problème surgissait, angoissant pour Nantes, car il semblait insoluble.

D'une part, la Loire s'ensablait de plus en plus ; en amont les bateaux ne trouvaient que 0 m. 80 de tirant d'eau entre Nantes et la Maine, et encore pas régulièrement ; en aval on n'avait par pleine mer que trois mètres d'eau sur les hauts fonds ; or on ne connaissait pas encore les moyens de corriger les fleuves à fond mobile, et les dragages ne pouvaient donner de résultats, faute de machines puissantes. D'autre part, le commerce d'alors ne pouvait plus se contenter de la faiblesse des cargaisons et de l'irrégularité auxquelles le grand fleuve assujettissait la navigation ; l'armement naval réclamait des unités de plus en plus

grosses ; un navire de 600 tonnes devenait un petit bâtiment.

L'installation du chemin de fer qui se poursuivait parallèlement au cours du fleuve, avait conquis l'enthousiasme de beaucoup de personnalités qui pensaient que ce nouveau moyen de traction, véritable révolution économique, allait remplacer tous les autres modes de transport.

Alors la situation de Saint-Nazaire apparut très intéressante ; le gouvernement décida d'en faire un port maritime, et le bassin à flot commencé en 1840 fut achevé en 1857 : Saint-Nazaire était né. Immédiatement des relations se nouèrent avec l'Amérique Centrale, et en 1862, la Compagnie Générale Transatlantique, sitôt fondée, prit Saint-Nazaire pour point de départ de ses grands navires.

Nantes considéra d'abord Saint-Nazaire comme un rival dangereux, tandis que les Nazairiens jalousaient l'industrie et le commerce nantais ; certes, Nantes ne pouvait plus prétendre à rester tête de ligne pour la navigation transatlantique à grande vitesse, mais il était aussi vain, pour la ville nouvelle, de penser à déplacer à son profit un centre industriel, dont l'activité datait de nombreuses générations. On ne comprenait pas alors que ces deux ports, au lieu de se concurrencer, devaient se compléter et s'unir, pour tirer de leur voisinage et de leur solidarité une nouvelle source de prospérité. Devant cette situation critique, les Nantais redoublèrent donc d'activité. Pour obliger le fleuve à se creuser davantage et donner accès à la navigation maritime, on construisit de 1859 à 1869 des digues longitudinales ; on obtint une augmentation de mouillage

de un mètre, ce qui donnait 4 m. 30 d'eau en haute marée sur les hauts-fonds. Un ingénieur remarquable, Léchalas, préconisait les dragages en pleine Loire, mais les machines insuffisantes à cette époque, ne permettaient de faire qu'un chenal de 4 m. 50 sur 0 m. 60 de largeur ; et pendant ce temps, la puissance de tonnage des navires augmentait plus vite que l'approfondissement des chenaux, de sorte que malgré tous les efforts que l'on prodiguait, la navigation maritime délaissait peu à peu le port de Nantes. Un bateau de 400 tonnes ne pouvait pas remonter, et nous avons vu un peu plus haut, que ce tonnage n'était plus celui que d'unités très moyennes. Le mouvement du port déclinait avec une rapidité effrayante : de 480.000 tonnes en 1879, il tombait à 354.000 tonnes en 1886, et Nantes venait au douzième rang des ports de France, après avoir tenu le premier, moins d'un siècle plus tôt. Pour la navigation en amont, les chiffres n'étaient pas plus rassurants ; le trafic de la Maine à Nantes, qui en 1866 atteignait 300.000 tonnes, tombait à un chiffre insignifiant, à partir de 1880. Pour résoudre cette situation angoissante qui menaçait en peu de temps d'étouffer la prospérité nantaise, les travaux précédents n'ayant guère donné de résultats, on décida en 1879 la création d'un canal maritime entre Nantes et Paimbœuf, de la Martinière au Carnet ; ce canal offrant un mouillage de 6 mètres coûta 27.000.000 de fr., et fut ouvert à la navigation en 1892.

Dès 1893, le port reprit une activité rassurante : 544.000 tonnes ; en 1897, le mouvement atteignit 555.000

tonnes de marchandises, relevant Nantes au 8e rang des ports de France ; et en 1903, le tonnage de 1893 fut doublé.

Mais pourtant les Nantais n'étaient pas au bout de leurs peines ; l'augmentation croissante de la capacité des navires allait exiger bientôt de nouveaux efforts, car dès 1911, il fallait abandonner le canal. Cependant, la technique de l'amélioration des fleuves s'était perfectionnée par l'emploi de machines plus puissantes, et cela permit aux idées de l'ingénieur Lechalas, de recevoir une application d'ensemble ; dragues et suceuses puissantes travaillèrent dans le lit même de la Loire, dérasant les hauts-fonds, rescindant ou supprimant les îles, si bien qu'à la veille de la guerre, les navires calant 6 m. 20 pouvaient à toutes marées atteindre notre port. Les résultats obtenus étaient encourageants : en l'espace de 20 années, de 1893 à 1913, le trafic était passé de 544.000 à 1.964.000 tonnes, et, après être tombé au douzième rang des ports de France, Nantes remontait au sixième, ne le cédant plus qu'à Marseille, le Hâvre, Rouen, Bordeaux et Dunkerque. C'est alors que la loi du 7 Août 1913 fixa un grand programme de travaux s'élevant à 28.500.000 francs, dont la guerre interrompit la réalisation.

Cette renaissance de nos relations maritimes avait naturellement profité au commerce et à l'industrie ; en 1913 où le mouvement fut de 1.964.000 tonnes, nous avions des rapports suivis avec l'Algérie et les colonies françaises d'Amérique, avec l'Angleterre, la Hollande, la Russie, l'Allemagne, les pays scandinaves, le Portugal, l'Espagne, et l'Amérique du sud. Nous importions principalement des

phosphates, de la houille, des pâtes de bois, des bois, du fer, de la fonte, de l'acier, des céréales ; nous exportions du minerai de fer, des matériaux de construction, des engrais, des farines, des tourteaux, des sucres et des produits alimentaires variés, mais les exportations ne représentaient que le 1/6e des imporations. L'industrie était active ; la métallurgie, favorisée par la fabrication des canons et engins de guerre en 1870, et ensuite par les commandes des Compagnies de Chemins de fer, les chantiers de constructions navales avantagés par le régime des primes aujourd'hui disparu, la fabrication des engrais et des produits chimiques, les usines de conserves un moment menacées par la concurrence espagnole et portugaise, les savonneries, les biscuiteries, les raffineries, et de nombreux autres établissements étaient en pleine prospérité, quand retentit le son du tocsin en 1914.

Les nécessités immédiates de la guerre valurent au port de Nantes un accroissement brutal d'activité, après le désarroi qui suivit la mobilisation ; à la fin de 1914, les Anglais prirent Saint-Nazaire pour base de leurs opérations, et en 1917 les Américains leur succédèrent. Avec la main d'œuvre de fortune dont on disposait à ce moment-là, on continua d'outiller à la hâte Nantes et Saint-Nazaire ; mais les grandes vues du plan d'ensemble conçu en 1913 furent un peu mises de côté, pour parer à des objectifs divers et plus pressés. Les quais, les voies ferrées, les grues, les cabestans, les balises se multiplièrent dans un ordre un peu disparate, du fond du port jusqu'en aval à l'Usine

brûlée ; à Paimbœuf et à Donges également des travaux considérables furent entrepris ; la Loire était une grande artère par laquelle la France recevait la vie nécessaire pour organiser sa résistance. Les ouvrages du port, au point ou les avaient laissés les travaux en 1914, ne permettaient guère de dépasser un trafic de 2.000.000 de tonnes ; aussi, ne fut-ce pas sans de grosses difficultés que Nantes arriva tout de même en 1916 au chiffre record de 2.891.000 tonnes.

Sitôt la fin des hostilités, des améliorations complétant le programme de 1913 furent mises à l'étude, en vue d'envisager la possibilité de manutentionner un minimum de quatre millions de tonnes, non compris les charbons et les minerais déchargés à l'estacade de Donges exploitée par le réseau du P. O. Il fallait, pour obtenir ce résultat, non seulement construire de nouveaux quais d'accostage et les munir de l'outillage le plus perfectionné, mais encore assurer aux navires la circulation dans l'estuaire dans les conditions les plus satisfaisantes possible.

C'est sur tous ces travaux que nous allons nous efforcer maintenant de jeter un coup d'œil d'ensemble ; il nous apprendra au prix de quelles transformations et de combien d'efforts, Nantes, devenue grande cité moderne, cherche à reconquérir la situation prépondérante que son sort occupait en France voilà deux siècles.

Sans doute, les conjonctures économiques modifiées sans cesse par la concurrence devenue internationale, l'amélioration du rendement des facteurs de la fabrication, la satisfaction de nouveaux besoins, ont profondément mo-

difié le jeu des forces dynamiques de la production et les courants de la consommation depuis la guerre ; mais, puisque les Nantais ont si bien su lutter pour la renaissance de leur port maritime, n'est-il pas permis d'attendre de la persévérance de leurs efforts, une renommée aussi étendue que celle dont Nantes jouissait au dix-huitième siècle ?

CONDITION ACTUELLE

Nantes est le siège de la cinquième région économique. La nature lui a permis de tenir cette place privilégiée, grâce aux ressources que présentent son hinterland varié, ses industries nombreuses, son port largement ouvert sur l'océan, un réseau de voies navigables habilement complété par les routes et les chemins de fer, grâce, en un mot, à un ensemble de conditions qui décèlent un courant économique bien marqué, constituant véritablement un des organes de la production nationale.

Lorsqu'en 1920, la France fut divisée en régions économiques, on engloba dans la cinquième les Chambres de Commerce de Lorient, Saint-Nazaire, Angers, Saumur, Tours, La Roche-sur-Yon, Cholet, Laval et Le Mans ; et l'on adjoignit également, mais en seconde ligne, la sous-région de Blois et d'Orléans, la chambre de Niort de la sous-région de Poitiers, et la Chambre de Quimper comprise dans le groupement de Rennes. Ces dernières, bien que rattachées à une autre région à cause de leur éloignement, jouent dans la nôtre un rôle important par les débouchés qu'elles y trouvent et les relations qu'elles y entretiennent.

Grâce à cette union, les Chambres de Commerce qui

autrefois n'agissaient qu'isolément, peuvent maintenant grouper leurs efforts et mettre en face des pouvoirs publics un organisme plus influent en même temps que plus apte à l'élaboration d'un grand programme d'ensemble, régional et même général, une entité plus puissante pour faire triompher ses desseins. La cinquième Région Economique tient ses réunions chaque trimestre, alternativement à Nantes et dans une des Chambres adhérentes.

D'autre part, on a installé à Nantes en 1923 un comité général des Conseillers du Commerce Extérieur, auxiliaire de l'office National du Commerce Extérieur, dont le but est de favoriser l'expansion commerciale à l'étranger.

A côté de ces organismes placés sous le contrôle du gouvernement s'est formé un comité nouveau, dit de l'Ouest-Expansion, qui groupe une étendue considérable comprise à l'Ouest de la ligne Dieppe-Orléans-Limoges-Pau, dans un plan économique surtout maritime et agricole, par opposition au nord et à l'est de la France, régions continentales et industrielles. C'est un véritable conseil interrégional économique, en vue de grouper dans la partie Ouest (nord, centre et sud-ouest) tous les éléments d'activité économique, pour les placer de la façon la plus profitable dans le cadre des intérêts généraux du pays ; il est destiné à exercer son influence à la façon de quelque comité des Forges, ou des Textiles, ou des houillères.

Quant au port, il s'étend, d'après la loi du 28 mars 1889, vers l'aval jusqu'à un méridien passant à 2 kilomètres à l'est de la pointe de Mindin, c'est-à-dire presque jus-

qu'à l'embouchure de la Loire ; ce n'est donc pas seulement un bassin compris dans l'enceinte de la ville et de sa banlieue, c'est aussi la longue artère de 60 kilomètres que nous connaissons, et à laquelle Saint-Nazaire ouvre la voie de l'Océan, de telle sorte que Nantes et Saint-Nazaire ne forment en réalité que deux éléments connexes d'un même établissement maritime s'étendant sans discontinuité depuis Nantes jusqu'à l'Océan.

Ce grand ouvrage est l'objet d'un entretien ininterrompu et d'améliorations successives ; les dimensions des navires de mer ne cessant de s'accroître en longueur et en tirant d'eaux exigent du lit du fleuve une profondeur croissante pour permettre aux unités les plus considérables de la marine marchande l'accès de nos quais. Les chambres de Commerce de Nantes et de St-Nazaire, unies dans un même effort, se préoccupent sans cesse de ce point capital pour la prospérité de leurs affaires ; et nous verrons les résultats de ce long effort, en étudiant les conditions de cette prospérité dont nous avons rassemblé les causes sous les deux chefs suivants :

1. Avantages naturels résultant de la situation géographique et économique.

2. Avantages matériels résultant :

a) de l'amélioration des accès.

b) d'un outillage moderne.

CHAPITRE I

AVANTAGES NATURELS DUS A LA SITUATION DU PORT DE NANTES

Que la facilité d'accès soit un élément nécessaire, c'est évident ; mais on peut bien se demander si l'établissement d'une zone commerciale et industrielle n'est pas une condition plus indispensable encore. En fait ces deux éléments se tiennent si étroitement qu'il est impossible de les dissocier dans l'ère de concentration où nous vivons actuellement ; tantôt en effet, et c'est peut-être le cas le plus fréquent, la situation géographique privilégiée crée la fourmillière industrielle et un hinterland parfois très ramifié ; tantôt c'est la richesse du sol ou bien du sous-sol qui appelle les efforts de l'homme en vue d'y établir des moyens de transport correspondant à l'importance du trafic, les aménagements étant plus ou moins faciles à établir selon les possibilités offertes par la nature ; le port de Manchester peut tout particulièrement servir d'exemple à ce dernier cas, puisqu'il a été mis en communication avec la mer par un canal entièrement creusé de la main de l'homme.

Souvent, les ports qui ne sont pas immédiatement situés sur l'Océan, sont doublés d'un établissement maritime qui joue plus spécialement le rôle de port de vitesse, dans le-

quel, durant leurs courtes escales, les navires laissent rapidement voyageurs et colis ; c'est le cas de Saint-Nazaire pour Nantes. Saint-Nazaire est le port transatlantique mais ce n'est point un marché ; celui-ci se tient à Nantes, là ou sont établies les industries, or Saint-Nazaire à part Trignac et ses chantiers de construction n'a pas d'industries. A la façon de Cuxhaven et de Bremerhaven vis à vis de Hambourg et de Brême, il joue pour nous le rôle d'un précieux auxiliaire ; depuis longtemps déjà, les deux villes ont compris que l'une avait besoin de l'autre, et elles unissent leurs efforts dans une sage division de travail.

Nous allons étudier la situation de Nantes en tant que centre industriel et marché commercial, tête de ligne du commerce international, et trait d'union avec nos colonies, en tant que port de transit et d'entrepôt, port d'affrètement et de direction.

NANTES CENTRE INDUSTRIEL ET MARCHE COMMERCIAL

Nantes, centre important d'échanges et de transformations, constitue dans l'ossature de la production française une région économique de premier ordre ; par la diversité de ses usines, elle groupe à peu près tous les genres d'industries ; des établissements métallurgiques de toutes sortes, fonderies, aciéries, ateliers de mécanique, chantiers de constructions navales, usines d'engrais et de produits chimiques, brasseries, distilleries, vinaigreries, raffineries,

chocolateries, savonneries, tanneries, verreries, minoteries, rizeries, cultures maraîchères, de nombreuses industries du bois, contreplacages, meubles, caisses, papiers, fibres, etc. Notons avec une mention toute spéciale l'industrie des biscuits et celle des conserves alimentaires, qui ont entraîné à leur suite celle du fer blanc et des boîtes métalliques ; car non seulement elles constituent un ressort important de notre activité commerciale, mais encore elles ont à juste titre rendu célèbres des spécialités essentiellement régionales. C'est un désir fort compréhensible que nous aurions de nous étendre sur quelques unes d'entre elles, mais cela n'appartient pas au sujet que nous traitons; n'oublions pas enfin, pour terminer notre énumération, que le département de la Loire Inférieure comprend sept concessions de mines produisant du fer, de la houille, et de l'étain.

Le plus généralement Nantes reçoit des matières premières qu'elle transforme, et expédie des produits fabriqués ; elle utilise sur place plus de 40 pour cent des matières importées ; les trois quarts du tonnage se composent de houille et de matières minérales, mais d'autres produits dont le volume est moindre représentent une plus grosse valeur ; ce sont les denrées alimentaires de toutes sortes, les vins, les multiples produits fabriqués, auxquels s'ajoutent les bois du nord et les bois coloniaux, les papiers, les produits des animaux et de la pêche etc. le tout se chiffrant ces dernières années par une quantité approximative de 2.000.000 tonnes à l'importation et 400.000 tonnes à l'exportation.

Les usines importantes qui se sont établies depuis la guerre dans la région nantaise, ont été une cause d'accroissement notable du tonnage des charbons ; par ailleurs l'industrie des engrais dont Nantes est le principal port importateur, s'accroît au fur et à mesure de la mise en culture de surfaces importantes, et de l'augmentation du rendement des terrains. L'exploitation des minerais de fer de Segré peut également fournir au fret de retour un élément d'activité qui devrait être loin d'avoir atteint ses possibilités à l'heure actuelle ; d'après des estimations sérieuses faites en 1918, ce bassin pourrait fournir un milliard de tonnes ; mis en valeur, on pense qu'il devrait produire autant que la Lorraine, or la Lorraine produit 40 millions de tonnes par an, tandis que Segré en donne à peine 2 millions dont on exporte environ la moitié. D'autres concessions et notamment celle de Teillay qui est la plus importante, instituée au profit des Etablissements Carnaud et Forges de Basse-Indre ont donné en 1929 plus de 80.000 tonnes exportées en presque totalité en Allemagne et un peu en Angleterre par les ports de Nantes et de Basse-Indre.

La Loire Inférieure et ses environs contiennent si peu de houille que nous n'en parlerons pas ; mais si l'on objecte que l'Ouest n'a pas de charbons, n'oublions pas que la Lorraine fait venir ses cokes et ses fines à cokes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Ruhr, et qu'elle paye pour le transport de ces combustibles un prix supérieur à celui auquel reviendraient les charbons d'importation dans notre port. La promulgation du nouveau régime minier en 1919 a donné un élan appréciable à cette industrie qui, si

nous savions la protéger par un système de tarifs ferroviaires, pourrait atteindre une grande importance, fournir à toute la région de l'Ouest, et à notre port en particulier un surcroît important d'activité, et donner au pays la sécurité menacée par la situation sur la frontière de la plus grosse partie de son industrie métallurgique.

Dans ces dernières années, le port de Nantes sortait de 270 à 300.000 tonnes de minerais à destination de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande, et surtout de l'Allemagne via Rotterdam ; il faut y ajouter 50.000 tonnes de blé fournies en moyenne chaque année par l'hinterland agricole.

Tous ces produits bruts auxquels s'ajoutent tous les produits divers et les objets de toutes fabriques, offrent aux navires charbonniers et phosphatiers un appoint fort intéressant de fret de retour.

Cette augmentation progressive portant sur des matières lourdes a naturellement pour conséquence un développement de l'activité de l'industrie locale, et par suite un accroissement du transport des marchandises de toutes espèces importées ou exportées de Nantes. Depuis l'année 1893, date du réveil de l'activité de notre port, le poids des marchandises manutentionnées sur nos quais qui était de 544.000 tonnes, a doublé dix ans plus tard, et atteint aujourd'hui 2.850.000 tonnes, accusant une progression dont la régularité n'a été troublée en 35 années que par la guerre.

Toutefois, il ne serait peut être pas sage de regarder l'avenir avec trop d'optimisme, car depuis 1926 la cadence de nos importations de charbons aurait une tendance au

ralentissement. La grève anglaise a merveilleusement fait le jeu de nos houillères nationales qui, à l'aide de tarifs de faveur excessivement réduits sont arrivés à faire parvenir leurs charbons de plus en plus près de nos côtes ; et lorsque l'Angleterre a cherché à récupérer ses marchés perdus, elle a trouvé devant elle la concurrence des mines françaises capables de refouler ses charbons au détriment des importations de notre port, grâce à un régime de licences d'importation issu du décret du 25 mars 1927, supprimé d'ailleurs un an plus tard ; par conséquent, nos ports ont perdu le tonnage de fret de retour composé principalement de minerais et de poteaux de mines. Ce n'est d'ailleurs pas pour notre port seulement que cette situation est grave, elle apparaît également dangereuse pour l'équilibre économique de notre pays, en temps de paix comme en temps de guerre. La France a deux moyens essentiels de ravitaillement houiller ; la production des départements du Nord et de l'Est, et l'importation portuaire.

Le premier élément, situé sur nos frontières périodiquement envahies, à l'autre extrémité de la France, pourrait être anéanti en quelques jours par le canon de nos adversaires. Bien que l'autre ne soit pas assurément à l'abri au cas d'une guerre maritime, n'est-il pas non seulement logique mais encore nécessaire de laisser ces deux sources de ravitaillement se développer librement ? Ce que nous disons de la guerre peut s'appliquer également au cas de grève ou à tout autre cataclysme frappant nos usines du Nord. Or, si le libre jeu des lois économiques se trouve faussé par une série de mesures qui protègent excessive-

ment les charbons indigènes, les étrangers trouveront d'autres débouchés, l'outillage moderne d'importation charbonnière dont nous avons doté notre port, sera mis en chômage ; et quand viendra la tourmente, l'économie générale du pays se trouvera en dangereuse posture. Tel est pourtant le danger qui nous menace à l'heure actuelle ; nos ports de l'Ouest reçoivent beaucoup moins de charbons étrangers parce que les mines frontières jouissent d'une protection qui, du fait du droit de douane et du supplément du coût de transport et frais divers, atteint dans notre région, le chiffre, énorme pour une matière première, de 30 pour cent ad valorem. En outre, une série de tarifs de transports préférentiels joue le rôle d'une véritable subvention qui est en réalité payée par le public en tant que consommateur de transports, surtout à une époque où l'exploitation des réseaux est déficitaire. Pour ces raisons, il nous semble que la continuation de la politique actuelle de protection excessive du charbon national n'est nullement désirable ; en tous cas, elle cause dans le trafic de notre port et plus encore à Saint-Nazaire, comme d'ailleurs dans l'ensemble des ports français, une régression sensible qui fait que, en valeur absolue, le trafic maritime actuel n'est pas inférieur au trafic d'avant-guerre. Par exemple, le trafic charbonnier Nantes-Saint-Nazaire était de 1.800.000 tonnes en 1913, est tombé à 1.500.000 tonnes en 1927, et se trouve aujourd'hui à 1.660.000 tonnes (dont 1.060.000 tonnes pour Nantes). Ces mesures paralysant l'industrie houillère britannique, vont d'autre part, à l'encontre de nos exportations et par conséquent de nos intérêts nationaux. L'Angleterre est notre meilleur client, elle absorbe environ

20 pour cent de nos exportations totales, et c'est l'Angleterre aussi qui de tout temps a été notre grand fournisseur de houille ; ce pays souffre incontestablement du régime actuel français des charbons, contre lequel les chambres de Commerce maritimes ne cessent de protester, car il lèse gravement l'intérêt des ports d'importation, surtout de ceux situés sur l'Atlantique. Un fort tonnage est d'ailleurs transporté sous pavillon français. Cela fait vivre une main-d'œuvre française qui se chiffre par milliers d'ouvriers et d'ouvrières occupés, non seulement aux travaux de débarquement et mises sur wagons, mais encore et surtout dans les usines de fabrication d'agglomérés de houille, de concassage, criblage, lavage, épierrage, etc.

De plus ces charbons laissent au profit des Chambres de Commerce maritimes un chiffre appréciable de taxes diverses, auxquelles s'ajoutent des redevances pour l'utilisation de l'outillage (outillage national) et également les redevances perçues au profit de l'Administration des Domaines pour les usines et chantiers situés sur les terre-pleins publics.

Au contraire, les importations par voie ferrée provenant directement et sans manutention française par les frontières terrestres de la Belgique et de l'Allemagne, favorisées par le tarif ferroviaire très dépressif ne laissent aucun profit au pays en dehors des droits de douane habituels. Leur transport en est même sérieusement déficitaire, tandis que les charbons importés par voie de mer, réexpédiés en grande partie dans un rayon relativement restreint, rémunèrent largement les réseaux.

Tout ceci n'a pas empêché que l'on rétablisse en juillet 1931, un régime de licences pour l'importation des charbons étrangers. Cette nouvelle entrave à la liberté du commerce ne peut avoir que des inconvénients. L'importation portuaire est déjà très touchée par la crise économique actuelle ; le moment est donc singulièrement mal choisi pour réduire encore le trafic et mettre les grands ports charbonniers en présence d'un déficit d'exploitation probable, juste au moment où des charges financières très lourdes envers l'Etat ont été assumées pour l'exécution des nouveaux travaux.

***

Il faut donc souhaiter que dans un avenir prochain la tarification actuelle ne survive pas devant des conséquences qui ne protègent nos mines qu'en ruinant de trop nombreux autres intérêts (1). Et c'est bien là, nous semble-t-il, le cas d'une politique dont les résultats n'aboutiraient qu'à prélever des millions dans la caisse de nos compagnies de navigation, à priver de travail notre marine et nos ports, à accroître les difficultés assez nombreuses de nos compagnies pour le seul bénéfice de nos mines frontières.

---

(1) A l'heure présente où nos rapports économiques viennent de se tendre de façon si aigüe avec le Royaume-Uni, la solution de cette question charbonnière apparaît comme la condition essentielle d'un apaisement ; l'avenir le démontrera peut-être à bref délai.

Il ne faudrait pas croire toutefois que cette note de pessimisme soit de nature, à nous influencer dans notre foi toujours vaillante en la prospérité du port de Nantes ; si sous l'influence d'une crise passagère nous avons peut être même accentué l'impression, c'était pour bien montrer que nous ne croyons pas à un succès facile, car les courants économiques ne sont en définitive que le jeu de compétitions très nombreuses et trop souvent adverses ; aussi bien estimons-nous que nous aurions tort de nous dissimuler les difficultés, ce qui risquerait de laisser grandir des obstacles dangereux.

⁂

NANTES. — TETE DE LIGNE DU COMMERCE INTERNATIONAL

Nantes voit flotter dans ses eaux les pavillons de tous les pays d'Europe ; l'Angleterre, l'Espagne, les pays Scandinaves, la Hollande, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, l'U. R. S. S. même (depuis quelques années) y apportent le fret ; mais le tonnage anglais à lui seul représente près de la moitié du fret étranger. Avec les pays hors d'Europe, exception faite pour les colonies françaises, le port de Nantes n'a guère de relations ; quelques navires arrivent d'Asie, de l'Amérique du Nord, et quelques cargos apportent les phosphates du Chili.

C'est avec les possessions françaises que Nantes, fière

de son passé et désireuse de reconquérir son rang de grand port colonial, entretient ses relations les plus assidues et les plus régulières. Notre tonnage qui s'accroît chaque année vient de trouver tout récemment une orientation nouvelle grâce aux efforts de la Chambre de Commerce et du groupement d'Action Coloniale de l'Ouest ; jusqu'à ces derniers temps notre port ne figurait pas sur les listes du ministère des colonies comme marché pour la soumission et les adjudications des marchandises destinées aux diverses colonies, ce qui la mettait en état d'infériorité vis à vis de ports moins importants, tels que celui de Dunkerque ; cette omission était d'autant plus anormale que Nantes possède un Service Colonial parfaitement organisé et dessert directement une grande partie de notre domaine colonial ; elle vient d'être réparée tout au début de l'an-année 1930.

NANTES TRAIT D'UNION AVEC LES COLONIES

Nantes, tête de la cinquième région économique, rattachée à Paris et à la Bretagne par une grande voie ferrée dont le profil bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, est reliée par des services réguliers sans transbordement avec l'Afrique du Nord ; les tarifs sont sur un pied d'égalité avec les autres ports français, et, Nantes et Saint-Nazaire sont de ceux qui bénéficient de la plus courte distance entre la Métropole et la colonie. Les lignes régulières limités tout d'abord à l'Algérie et à la Tunisie ont été étendues au Maroc en 1927 et l'A. O. F. en 1928 ; les ré-

sultats chaque année plus satisfaisants de ces entreprises ont encouragé d'autres efforts, ceux de la Compagnie des Chargeurs Réunis qui nous mettent chaque mois depuis 2 ans, en relations avec l'Indochine.

Les résultats acquis sont intéressants encore bien qu'insuffisants. En ce qui concerne l'Algérie, par exemple, les statistiques de la Direction Générale des Douanes du Gouvernement Général de l'Algérie font ressortir que nos rapports avec notre grande colonie sont encore loin d'atteindre ce qu'ils devraient être, si l'on compare le pourcentage du tonnage reçu ou expédié par rapport à l'ensemble des autres ports français. Sur un tonnage global de 1.971.000 tonnes à l'importation et 423.000 tonnes à l'exportation effectué en 1929, les rapports avec l'Algérie ne sont encore que de 15 pour cent ; certes ils tendent vers l'accroissement, cependant ces pourcentages sont encore insuffisants, si l'on tient compte de tout ce que nous pourrions exporter en fait de produits agricoles, farines, métallurgie, machines, bois etc. Par exemple, l'Algérie a tous les ans de gros besoins en semences de pommes de terre et nous ne lui en fournissons que le sixième, alors que les pommes de terre du bassin de la Loire sont abondantes et réputées ; elle a besoin de produits chimiques, nous ne lui livrons qu'une infime partie de ses besoins.

Quant au Maroc, pays agricole qui se nourrit lui-même, il représente un débouché énorme pour les machines agricoles, le sucre, les conserves alimentaires, l'outillage de toutes sortes et même l'arboriculture, car il n'a pas de forêts accessibles ; pour le retour, les gisements à peine

exploités, la pêche extrêmement fructueuse représentent un fret des plus intéressants.

La Tunisie nous livre des phosphates, et, toute la région de Sfax est plantée d'oliviers qui fournissent l'huile à nos fabriques de conserves. Ce superbe empire colonial, s'il était mis en valeur pleinement, pourrait nous donner la totalité de la laine, du coton, du sucre, des fruits de table, que nous achetons encore en partie à l'étranger ; l'Empire Romain en avait fait son grenier grâce à d'admirables travaux d'irrigation dont il subsiste encore de nombreux vestiges ; que n'en tirerions-nous pas les mêmes avantages qui seraient une fortune décisive pour le port de Nantes, tête de ligne de la navigation directe reliant notre région à l'Afrique du Nord ?

Dans ce but il serait fortement désirable que l'on favorisât nos transports par fer en G. V. pour les légumes et les fruits de l'Algérie et du Maroc ; des avantages appréciables, offrant jusqu'à 30 pour cent de réduction, ont été accordés au départ des ports de la Méditerranée, mais les importateurs Nantais qui ont à plusieurs reprises formulé cette demande, s'en sont vu jusqu'ici refuser la faveur.

En ce qui concerne l'A. O. F., il n'est nullement excessif de dire que l'importation bananière est en train d'imprimer un nouvel essor au port de Nantes.

---

(1) La principale richesse minière consiste dans l'exploitation des phosphates du bassin de Kourigha, qui joue maintenant, grâce à une exploitation intense et un outillage extrêmement perfectionné, un rôle de premier plan dans l'économie marocaine.

Les arrivages de l'A. O. F. en France s'y centralisent de plus en plus, à tel point que Nantes, dépassant son ancien rival Bordeaux devient le grand centre d'importation des bananes de Guinée. La ligne régulière des Chargeurs Réunis entre Konakry et Nantes qui s'est composée d'abord de deux navires « le Pyrénée » et le « Kindia », vient de s'augmenter du « Formose ». C'est un beau navire de 9.975 tonneaux ; 150 mètres de longueur et 18 mètres de large, qui possède une installation frigorifique lui permettant d'amener environ 30.000 régimes de bananes, soit 10.000 caisses de fruits en pleine saison. La ligne de Nantes-Konakry est aussi une ligne de passagers ; le Formose a 100 premières classes, 33 secondes et 84 troisièmes et peut prendre de nombreux passagers d'entrepont (1).

Pour répondre à l'ampleur de ce développement, les Chargeurs ont installé à leur concession du quai Saint-Louis tout un outillage perfectionné d'appareils isothermes et de manutention.

Enfin depuis le mois d'Octobre 1932, les planteurs de Guinée ont pris à leur compte une *autre ligne* (Agences Maritimes Henry Lesage) composée de deux services mensuels, et ils s'installent sur la rive gauche, au quai des Antilles.

Cette situation toute nouvelle qui promet un si bel avenir mérite d'être examinée de plus près, c'est pourquoi nous nous permettons de la préciser par ces quelques chiffres :

---

(1) Ces jours derniers (Mars) on vient de mettre en service un nouveau navire le « Kolente » encore mieux adapté que le « Formose » au transport des fruits, et destiné à le remplacer.

Pendant les six premiers mois de 1932 la Guinée Française a exporté 5502 tonnes de bananes contre 4239 pendant la période correspondante de 1931. Les importations faites à la Métropole dans les ports de Marseille, Bordeaux, le Hâvre et Nantes sont ainsi classées par rapport à 1931.

	1932		1931	
	Régimes	Caisses	Régimes	Caisses
Nantes	86882	3021	38394	1181
Marseille	21747	7901	30540	7181
Bordeaux	31852	14222	12128	20031
Le Havre		749	275	3494

Le port de Nantes a reçu 293 pour cent du tonnage total des expéditions effectuées, dépassant Bordeaux qui est 25,6 et Marseille à 15,2.

Par le tableau ci-dessous, il est curieux de constater la rapidité de cette évolution depuis 1928, date de l'établissement de la première ligne nantaise (C. T. N.).

	1928	1929	1930	1931
Bordeaux	26202	38482	48541	55354
Marseille	10967	15638	19866	36688
Nantes	6444	10654	25681	54429

De ce fait Konakry également devient une des plus importantes escales de la Côte Occidentale d'Afrique. On y a construit un entrepôt frigorifique capable d'emmagasiner 6000 caisses de fruits, tout à côté duquel aboutissent deux voies dans un hall de déchargement.

C'est bien à la situation géographique sur la côte d'Europe, à ses moyens modernes et rapides de transport vers le centre de la France et le Centre Europe, qu le port de Nantes doit la prospérité de son importation bananière.

L'étranger l'a si bien compris qu'il essaye de concurrencer nos coloniaux sur notre marché. La Compagnie Fred Olsen a manifesté son intention d'importer par Nantes un important tonnage de bananes des Canaries et s'est fait concéder en 1931 au quai des Antilles un hangard où elle reçoit régulièrement ses navires. De grandes compagnies spécialisées dans l'importation de ce fruit exotique cherchent par tous les moyens à rivaliser avec notre production coloniale. Un danger nous menace, qui, si l'on n'y prend garde, pourrait nous porter dans l'avenir un grave préjudice.

Grâce aux lignes régulières qui partent de Saint-Nazaire, nous effectuons aussi des expéditions importantes à destination des Antilles, et de la Guyane Française.

Pour l'année 1929, le total des marchandises venant des colonies se chiffre à l'entrée à plus de 220.000 tonnes, et pour la sortie à 193.000 tonnes, marquant une augmentation de 15 pour cent sur l'année précédente. Pour mieux faire ressortir l'importance de notre trafic colonial, nous nous permettons de reproduire ci-dessous une statistique empruntée à la Chambre de Commerce, qui exprime pour 1929 le mouvement général de la navigation directe de notre port, à l'entrée et à la sortie des marchandises.

---

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce (1930).

ENTREES

	Tonnage Français	Tonnage Etranger	Totaux
Bat. venant Col. Français.	130.257 t.	92.923 t.	223.180 t.
— Pays hors. d'Eur.	12.088 t.	58.589 t.	70.677 t.
— Pays d'Europe	196.876 t.	400.471 t.	597.347 t.
Total des Entrées	339.221 t.	551.983 t.	891.204 t.

SORTIES

Bat. à dest. Col. Franc.	189.883 t.	3.040 t.	192.923 t.
Bat à dest. pays hors Eur.	0 t.	0 t.	0 t.
Bat. dest.des pays d'Europe	136.465 t.	97.287 t.	233.375 .t
Total des sorties	326.348 t.	100.327 t.	426.675 t.

COMPAGNIES DESSERVANT LE PORT

Les besoins croissants de la région Nantaise invitent naturellement les compagnies régulières fréquentant le port à desservir de nouveaux points et à augmenter le nombre de leurs navires en service ; actuellement 9 compagnies de navigation se partagent le cabotage et les lignes qui relient notre port avec les pays d'Europe, d'Afrique, d'Asie et d'Amérique. Ce sont : la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie Nantaise de Navigation à

vapeur et Messageries de l'Ouest, la Compagnie Hutchinson, la Loire Fluviale, la Compagnie Worms, la Société Delmas et Vieljeux, la Compagnie Franco-Coloniale, les Chargeurs Réunis et un groupe de petits caboteurs.

La Transatlantique a de très nombreux départs pour l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ; elle prend le fret pour les Antilles et la Guyane à raison d'un départ environ tous les mois et demi de Saint Nazaire qui est en tête de ligne, relié à Nantes par un vapeur de charge. L'adoption d'un grand port à l'estuaire de la Loire se justifie non seulement par des considérations d'ordre technique, telles que l'abbréviation de la durée du voyage, la sécurité de l'atterrissage, mais encore par l'importance des relations existant entre notre région et les Antilles, qui ont été autrefois le plus grand élément de l'activité de notre port. Lorsqu'en 1927, la Compagnie Gle. T. à l'occasion du renouvellement de son contrat, prétextant des économies demanda au Ministre l'autorisation de transférer la tête de ligne au Hâvre, les Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire s'émurent à juste titre. Le port de Saint-Nazaire, en raison de la crise charbonnière dont nous avons fait mention, traverse une phase déjà assez aigüe ; en outre, pour permettre à ses chantiers de construire les nouveaux paquebots qui dépassent toujours en dimensions leurs prédécesseurs, il a fallu exécuter un programme de travaux dont la dépense est évaluée à 72.000.000 de francs ; ce n'est donc pas au moment où la Chambre de Commerce a besoin de toutes ses ressources, qu'il fallait la priver d'un élément de recettes sur lequel elle croyait pouvoir absolument compter en raison des services déjà rendus et des droits

acquis par l'ancienneté. Notre port également ainsi que toute la région, n'auraient pu que déplorer ce changement, à l'heure où la pénétration sur l'Europe Centrale est l'objet de nos efforts qui cherchent à mettre à profit les avantages géographiques de notre vallée de la Loire. Quant à nos relations avec l'Amérique du Nord, Etats-Unis et Canada, elles s'effectuent par transbordement au Hâvre. Jusqu'en 1927, la Transatlantique exploitait aussi le service des marchandises entre Nantes et Londres ; sur les instances de la Chambre de Commerce, cette ligne est devenue hebdomadaire, et a été confiée au service des Messageries de l'Ouest et de la Compagnie Nantaise de navigation à vapeur.

La Compagnie Nantaise, en outre du cabotage, de Nantes à Dunkerque, qu'elle pratiquait depuis longtemps, assure donc maintenant plusieurs fois par semaines le service avec Londres et les ports anglais. Dans le but de favoriser le développement du commerce d'exportation des primeurs de la région nantaise sur l'Angleterre, cette même Compagnie dessert, deux fois par semaine l'escale de Weymouth, d'ou les denrées périssables peuvent être acheminées directement sur les divers centres de consommation anglais, leur séjour en cale se trouvant réduit de la moitié du temps. Enfin, au courant de 1929, elle a ajouté à ses services celui du Maroc (1) et du Portugal.

---

(1) Tout récemment elle est devenue l'agent de la Cie Transatlantique dont les services administratifs ont été réorganisés à Nantes par mesure d'économies. Elle gère les lignes Algérie-Tunisie.

La Société Hutchison travaille elle aussi sur l'Angleterre depuis 1928 elle entretient notamment un service direct et mensuel sur Bristol et Swansea.

La Compagnie Worms fait le cabotage sur les ports de la Manche et de la côte Atlantique ; elle va aussi en Espagne et au Portugal et nous relie à l'Angleterre, à l'Irlande, Rotterdam, Dantzig, Koenisgsberg, Reval, Riga et Leningrad par transbordements à Anvers et à Hambourg.

La Loire Fluviale nous unit également à la Finlande, ainsi qu'aux ports suédois et norvégiens de la Baltique et de la mer du Nord.

Delmas et Vieljeux vont à Oran, en Tunisie et au Maroc, où ils se trouvent avec la Nantaise et la Transatlantique.

La Chambre de Commerce qui depuis plusieurs années cherchait à établir des relations maritimes directes entre notre port et l'A. O. F.(est entrée en pourparlers à la fin de 1926 avec un syndicat d'études qui avait projeté la création d'une Compagnie de Transports Maritimes de l'A. O. F. pour importer par Nantes les bananes de Guinée, et emporter à la sortie les produits manufacturés de notre région, que jusque là on était obligé d'embarquer à Bordeaux. Cette ligne dont le premier navire est entré à Nantes en juillet 1928, fait escale aux Canaries et nous met en relations directes avec nos colonies du Sénégal, de la Guinée et du Congo, à raison d'un départ chaque mois ; elle est exploitée maintenant par la Compagnie des Chargeurs Réunis. Pour rétablir la liaison entre notre port et Marseille interrompue depuis la guerre, cette dernière a dé-

cidé en 1928 de faire escaler ses vapeurs à Nantes au retour de l'Indochine ; depuis 1929 ce service est devenu mensuel, et les Chargeurs se sont installés au quai Saint-Louis, sur la concession qu'utilisait la Compagnie Transatlantique avant son transfert au quai Wilson.

Le cabotage à destination des petits ports vendéens et bretons tout proches est effectué par divers services, ceux des Messageries de l'Ouest, de la Société Franco-Coloniale et divers petits navires appartenant à des particuliers.

Le port de Nantes dispose donc d'une marine marchande assez importante pour transporter les produits de notre industrie et pour mettre en valeur les ressources multiples que peut nous fournir notre vaste domaine colonial. Celui-ci peut en effet nous donner le plus grand nombre des matières premières dont nous avons besoin, mais que l'industrie nantaise achète encore trop fréquemment hélas à l'étranger, telles que bois, matières grasses, produits minéraux, cotons etc. Par exemple, si au lieu d'acheter à Liverpool nos accajous du Grand-Bassam qu'y transporte directement la marine anglaise, ou bien à Hambourg nos okoumés du Gabon amenés par les navires allemands, si au lieu de faire transporter sous pavillon étranger plus d'un million de tonnes de riz, nous faisions profiter nos ports nationaux de ce trafic, ce n'est pas seulement l'économie générale de notre région, mais encore celle de tout notre pays qui se trouverait améliorée. Notre port en premier lieu acquerrait un appréciable élément d'activité, et notre industrie de transformation elle aussi ? En général,

dans nos ports notre pavillon français n'apporte qu'un tiers des marchandises ; or il n'est pas douteux que les transporteurs étrangers canalisent le plus souvent leur fret vers leurs ports et leurs industries nationales, ceci à notre détriment.

⁂

NANTES, PORT DE TRANSIT, D'ENTREPOT, DE DIRECTION

Après avoir parlé de Nantes port de mer, nous continuons notre étude en examinant les autres possibilités d'accès qui en font le centre économique vers lequel converge la circulation commerciale de l'hinterland, et qui sont :

Le réseau des voies navigables,

Les voies ferrées et les routes,

Les lignes aériennes.

a) VOIES NAVIGABLES

Ce n'est pas un vain mot de dire que Nantes est le centre de la cinquième Région Economique, car ce rôle lui a bien été dévolu par la nature en raison de sa situation géographique, qui offre des avantages de toutes sortes améliorés et organisés par le travail de l'homme.

La Loire, d'abord, nous offre maintenant *jusqu'à Angers* une profondeur régulière de 1 m. 50 sous l'étiage pendant tout le parcours ; depuis 1925 un service régulier de marchandises est effectué par le bateau « Ville de Montjean », qui accomplit son service hebdomadaire dans les deux sens quel que soit l'état des eaux ; le succès remporté par cette première initiative vient d'encourager deux nouvelles entreprises. La durée du voyage est de 11 à 12 heures à la montée et de 6 à 7 à la descente. Le trafic de la Loire en amont de Nantes s'est chiffré à plus de 25.000 tonnes en 1929 et 23.600 tonnes en 1928 ; il serait regrettable de s'en tenir à ces résultats encore modiques, car l'hinterland surtout agricole de ce côté réclame en outre de tous les produits divers une quantité très importante d'engrais. Le réseau navigable se poursuit au delà d'Angers au moyen de la Sarthe et de la Mayenne qui remontent dans la région mancelle, offrant un mouillage de 1 m. 20 suffisant pour des gabares de 100 tonnes. Il se fit notamment pendant la guerre un gros trafic de Nantes au Mans avec les blés et le chanvre.

La continuation des communications fluviales est envisagée avec l'ouverture d'un canal latéral entre Orléans et l'embouchure de la Maine, mettant en communication directes la Bretagne, le Maine et l'Anjou avec la région parisienne ; en 1928 le Service des Ponts et Chaussées a adressé un avant-projet au Ministre des Travaux Publics, et le 5e groupement régional économique réuni à Blois le 25 mars 1930 a émis le voeu que ces travaux soient compris dans le programme de première urgence d'outillage national voté par les chambres. Le tracé projeté traverse deux fois

la Loire, à l'aval d'Orléans et à Bréhémont, et il aboutit sur la rive droite d'Angers ; sa réalisation est vivement souhaitable, car dotant notre port d'une voie de pénétration importante, il serait le corollaire des efforts accomplis avec succès dans l'estuaire.

L'équipement de la vallée de la Loire par cette voie navigable moderne, serait en outre le moyen le plus rationnel pour relier l'Ouest à l'Est de la France ; en le complétant par la modernisation du canal de la Marne au Rhin, Nantes serait uni à Strasbourg par un grand « Canal médian » reliant les vallées de la Loire, de la Seine et du Rhin, et formant prolongement et pendant du Mittelland-Kanal actuellement en exécution en Allemagne.

La Seine est canalisée, le grand canal d'Alsace est en cours d'exécution ; la Société Nationale du Rhône s'est constituée récemment ; seuls les équipements de Loire et de Garonne restent « en panne » comme l'a dit dernièrement à Nantes Monsieur H. Michel, président du Comité de l'Ouest-Expansion.

La dépense de 2 milliards que ces travaux nécessiteraient serait très inférieure à celle de l'équipement complet du Rhône qui sera de l'ordre de 6 à 7 milliards ; quel avantage cependant plus grand encore elle présenterait du fait qu'elle accroîtrait la vie de la région parisienne sur deux grandes artères de ravitaillement : la Seine et la Loire ! (1)

---

(1) N'oublions pas que de 1914 à 1932, le pays a consacré 60 milliards à l'équipement ferroviaire (construction de lignes nouvelles, amé-

Les Chemins de fer, dont l'état est préoccupant, n'auraient pas à souffrir de cette nouvelle voie. Depuis 1913, leur trafic s'est sans cesse accru (cette année encore il est supérieur de 10 pour cent à son taux d'avant-guerre) tandis que la navigation intérieure n'a pris aucune part à l'accroissement des échanges ; en outre il convient de remarquer que dans les réseaux les voies les plus achalandées sont celles qui longent les grandes voies d'eau. Exemple : Réseau de l'Etat : ligne Paris-Rouen-Le Hâvre).

La voie ferrée et la voie navigable sont complémentaires ; ce n'est pas parce que l'un de nos moyens de transports, le rail, subit une crise organique profonde, qu'il convient de freiner l'essor naturel des autres moyens de transport, et en particulier de la navigation intérieure.

Le canal de Nantes à Brest, qui est une des rares voies navigables et continues de notre région, constitue pour le port de Nantes une voie d'accès dont les services sont fort utiles au commerce et à l'industrie ; elle représente un trafic d'environ 300.000 tonnes. La navigation sur le canal nous permet de recevoir par bateaux complets de grosses quantités de froment, d'avoine, de blé noir en provenance de Châteaulin, Chateauneuf, Carhaix, Pont-Auffret, Gouarec etc..., des pommes et des bois d'Ille et Vilaine et du

---

lioration des lignes existantes, reconstitution des lignes dévastées) tantis que 2 milliards et demi seulement ont été attribués aux voies navigables. L'énorme écart de ces chiffres souligne à la fois l'excès de capital investi dans les réseaux, une des cause de leur déficit actuel — et l'insuffisance de capital investi dans les voies navigables. (Rapport de M. H. Michel).

Morbihan, et de nombreuses autres marchandises. En outre qu'elle traverse une région mal desservie par le rail, la voie d'eau prime sur le chemin de fer dont les tarifs sont plus élevés ; les négociants réalisent de très sérieuses économies puisque les mariniers sont en général de 50 à 60 pour cent au-dessous des cours de transports par fer. Aussi depuis les hausses successives et irraisonnées des Compagnies, ils empruntent de plus en plus la voie d'eau pour effectuer leurs transports. Les statistiques qui font ressortir 192.600 tonnes pour 1928 et 195.600 tonnes pour 1929, alors qu'en 1914 le tonnage n'était que de 141.000 tonnes, suffisent à démontrer l'utilité de cette voie navigable. Le canal est en outre le seul moyen de liaison entre l'arsenal de Brest et l'établissement national d'Indret pour l'expédition de marchandises dont le volume est supérieur à celui qui est admis par le gabarit des chemins de fer. Il n'est malheureusement pas entouré de toutes les attentions qu'il mérite ; par suite du mauvais entretien, certains tronçons deviennent très difficiles pour la navigation et menacent d'être bientôt impraticables ; les écluses ne sont pas réparées et des dragages sérieux s'imposent à certains endroits. A Guerlédan, vers le milieu du parcours, à 226 kilomètres, on a installé pour une usine hydroélectrique un barrage qui interrompt la navigation sur ce point ; on avait promis au début des travaux de réparer au moyen d'une suite d'écluses le préjudice causé à la navigation, mais à l'heure actuelle et malgré les efforts de plusieurs groupements aucun remède n'a été encore apporté pour rétablir le passage ; souhaitons qu'une solution heureuse intervienne sans tarder, car le nombre de bateaux transitant à

nombre de bateaux transitant à Guerlédan était en moyenne de 180 gabares par an, et s'accroîtrait sûrement en raison de la reprise d'activité de la navigation dûe à l'emploi des moteurs (1). Les Chambres de commerce de Nantes et de Lorient s'occupent activement de cette question, mais n'ont obtenu jusqu'ici du ministère des Travaux Publics que des promesses.

Le comblement du bras de la Bourse et de l'Hôpital a obligé à prendre des dispositions pour maintenir la libre navigation des gabares entre le débouché de l'Erdre et le bras de la Madeleine ; la navigation en provenance ou à destination de l'Erdre est détournée par la partie amont du bras de la Bourse ; cet allongement du parcours réduit le temps pour transiter du canal en Loire et vice-versa, mais toutefois en ce qui concerne le trafic le plus important, les charbons de l'usine à gaz, ce détournement ne cause pas une élévation du fret suceptible d'influer sur le prix de la marchandise. Il en sera d'ailleurs autrement lorsque l'Erdre redressée à partir de l'extrémité aval du quai de Barbin passera en tunnel sous les cours Saint André et Saint Pierre pour aboutir directement au bras de la Madeleine par le canal Saint Félix ; ce travail est en train de s'exécuter à l'heure actuelle avec l'aide financière apportée par le Comité des prestations en nature fixées par le plan Dawes.

La Sèvre Nantaise est un autre affluent de la Loire qui se jette dans le bras de Pirmil, et qui sur un parcours réduit d'une vingtaine de kilomètres offre une voie navigable utilisée principalement pour le transport de la pierre et

(1) A la fin de 1931, on compte une cinquantaine d'unités à moteurs.

des vins du pays ; le trafic y semble en décroissance marquée ; alors qu'en 1926 il atteignait 34.000 tonnes, il n'a cessé de diminuer depuis et n'arrive qu'à 17.500 tonnes en 1929 ; il serait plus important si la rivière canalisée sur un plus long parcours n'était pas barrée par des installations de chutes d'eau qui actionnent des usines ; rappelons-nous, en effet, qu'autrefois c'était pour les barques du moyen-âge une voie de pénétration vers la région poitevine ; nous aurons d'ailleurs à la fin de notre étude l'occasion de revenir rapidement sur les possibilités qu'elle pourrait offrir.

Telles sont les ramifications du réseau fluvial qui prolonge le port de Nantes. Il fut question voilà quelques années de relier la Loire à la Manche (2) ; les conseils généraux de la Sarthe, de la Mayenne, de l'Orne, les Chambres de Commerce d'Angers, Le Mans, Laval, Alençon, Caen ayant demandé à établir une voie navigable ; mais il est ressorti des études auxquelles on s'est livré que ce projet ne se soutiendrait ni au point de vue du raccourci des distances à parcourir, ni surtout au point de vue des éléments du trafic appelés à transiter. Quant au trafic régional et local, même en admettant que la voie navigable enlève au chemin de fer concurrent la totalité du tonnage, on n'est arrivé qu'à un chiffre très modique qui, même réalisé, n'assurerait à la voie navigable qu'un rang très inférieur dans l'ensemble des canaux de France ; certes, étant donné l'accroissement de la production des mines de fer de la

---

(2) Cette idée n'est pas neuve ; on en parlait déjà sous François 1er.

région, il n'est pas impossible d'escompter un développement ultérieur du trafic, mais les voies ferrées de Caen-Laval-Angers sont encore très loin d'avoir acquis la limite de leur capacité de transport, et de plus, desservent les bassins miniers dans des conditions aussi favorables que la voie d'eau serait susceptible de le faire par la proximité. D'ailleurs la réalisation d'un tel projet aurait pu causer un certain préjudice au port de Nantes, en détournant au profit de Caen un trafic en provenance de la partie amont de notre région économique, qui paraît plus normalement désigné aux ports de la Basse-Loire ; c'est pourquoi dans la séance du 24 avril 1923 le Conseil Général de la Loire-Inférieure avait décidé de ne pas s'intéresser à ce projet.

*
**

b) VOIES FERRES ET ROUTES

L'alimentation en matières premières de nos industries locales et l'exportation des produits fabriquées par ces dernières, même jointes au trafic d'un hinterland principalement agricole, ne doivent pas être considérées comme les seuls éléments du trafic, car des régions situées beaucoup plus en arrière appellent notre port à remplir des fonctions bien plus importantes encore, grâce à un transit qui pourrait faire de lui le débouché le plus important de l'Europe Centrale vers l'Amérique.

Seuls les Allemands se sont depuis 50 ans justement rendu compte du rôle d'une voie navigable pénétrant en

« Mittel Europa », avec le Rhin, dont l'embouchure en la mer du Nord est pourtant loin d'ouvrir les portes de l'Europe, comme serait susceptible de le faire la bouche de la Loire ; il n'empêche que ce n'est guère que par Anvers, Rotterdam et Hambourg que la Suisse importe ses blés. Pour ne parler que de la Suisse, nous ne devons pas oublier qu'avant la guerre ce pays achetait à la France pour 350.000.000 de francs-or de marchandises diverses.

L'idée d'utiliser la Loire comme moyen de pénétration vers l'Europe Centrale ne progresse malheureusement pas assez rapidement ; le Rhône et le Rhin continuent de s'aménager, l'article 361 du traité de Versailles a prévu l'exécution du canal Rhin-Meuse, les Allemands poussent leurs efforts vers la liaison Rhin-Danube par le Neckar et par le Main ; or, tous ces travaux constituent une menace pour le bassin de la Loire, car, lorsque le trafic de l'Est de la France et de l'Europe Centrale aura pris l'habitude de passer par des voies étrangères, nous éprouverons plus de peine encore à le détourner par les ports de la Basse-Loire.

A défaut de la voie navigable, la ligne Saint-Nazaire-Nantes-Tours-Saincaize-Lyon-Genève présente cependant sur les autres tracés de chemins de fer et notamment sur celui qui, venant de Bordeaux passe par le plateau Central, des avantages considérables ; en outre, par le percement de la Faucille mis à l'étude en 1888 par l'association franco-suisse en vue de relier Genève à Lons-le-Saulnier, une voie nouvelle traverserait le Jura et réduirait le par-

cours actuel d'environ 115 kilomètres et la durée du trajet de deux heures. M. Mange, Directeur de la Compagnie d'Orléans, s'exprimait en ces termes en 1918 : « Des différentes lignes par lesquelles la Suisse pourrait être mise en communication avec la mer, la meilleure incontestablement est celle qui suit la vallée de la Loire ; son profil est excellent et se prête à une traction économique. »

Quelques transports par trains complets ont d'ailleurs été réalisés entre les ports de la Basse-Loire et la Suisse, mais pour établir un trafic sérieux, capable de concurrencer les ports étrangers, il est absolument nécessaire d'offrir des tarifs de transport très modérés, afin de ne pas imposer aux marchandises traversant la France des charges plus lourdes que celles que supportent celles qui proviennent des ports étrangers de la Mer du Nord. Dans cet ordre d'idées, un essai fut tenté en 1920 ; les marchandises bénéficiaient d'un tarif de transport plus réduit grâce à une détaxe ultérieure ; mais si un tel régime pouvait bien rendre possibles les relations avec la Suisse, il n'avait aucune chance de les encourager ; il est facile à comprendre en effet que les chargeurs ne tiennent pas à compliquer leurs affaires en se prêtant à des mesures administratives, pour obtenir un remboursement plus ou moins aléatoire, et en tous cas à retardement. Une initiative plus heureuse serait peut-être d'augmenter le nombre des tarifs combinés entre les chemins de fer et la navigation pour n'importe quel parcours et pour toutes les marchandises sujettes à transport en P. V. telles que les céréales (pratique plus fréquente du connaissement direct), ou bien de créer des tarifs spéciaux inférieurs à ceux des réseaux étrangers. Une

publicité habilement dirigée pourrait aussi nous être très utile ; en général nos ports français sont insuffisamment connus auprès des ports étrangers. En 1921, Anvers fit à Zurich une exposition dite « du port d'Anvers » dans laquelle fut mise en évidence par des graphiques, des maquettes et des statistiques, l'importance toujours croissante du grand port belge ; de même le consortium du port de Gênes, et l'exposition hollandaise du port de Rotterdam ont permis aux Suisses de se rendre compte exactement des facilités mises à leur disposition. Cette question Suisse-Océan est d'un très grand intérêt pour nous ; souhaitons que les efforts tentés jusqu'à ce jour ne restent pas sans lendemain. Des résultats ont déjà été obtenus qui sont du meilleur augure pour l'avenir ; et si nous ajoutons à nos efforts techniques ceux d'une intelligente et persévérante organisation, nous devrons être un jour en mesure de faire jouer à Nantes le rôle de port de transit pour la Suisse, auquel sa situation lui donne incontestablement un droit de priorité.

C'est bien à dessein que nous avons insisté quelque peu sur notre lien ferroviaire avec Lyon et la Suisse, car il ne dépendrait guère que d'un aménagement des tarifs de chemins de fer (qui sont en France plus élevés que dans presque tous les autres pays) que ne vienne aux portes de Nantes et de Saint-Nazaire une notable partie du tonnage à destination de la Suisse, lequel est attiré pour le moment par des ports moins largement ouverts que le nôtre sur le trafic international.

Comme autre communication transversale, nous disposons aussi d'une ligne directe allant jusqu'à Strasbourg,

qui sur la moitié de son parcours utilise la ligne Nantes-Lyon ; il ne peut évidemment être question d'un tonnage important de marchandises sur cette destination admirablement desservie par le Rhin, qui lui amène des gabares de 7 et 800 tonnes, et par une ramification fort bien étudiée de canaux déjà établis ou en construction.

Nous avons aussi dans le sens Nord-Sud la ligne Saint-Malo-Rennes-Nantes-La Rochelle-Bordeaux, enfin la ligne Manche-Océan qui effectue directement vers le Sud-Ouest et l'Espagne, sans passer par la Capitale, les transports rapides de Dieppe à Bordeaux ; ces parcours sont utilisés surtout par les voyageurs et le fret de grande vitesse.

Enfin, nous ne rappelons que pour mémoire, car nous avons eu déjà maintes fois l'occasion d'en parler, le grand trait d'union de Paris-Nantes-Saint-Nazaire ou Quimper, qui nous met à moins de six heures de la capitale, et qui rassemble les intérêts de la plupart des Chambres de Commerce rattachées à la cinquième région économique.

***

Quant à la route, à peu près semblable dans tous les départements de la France, on ne peut nier qu'elle présente chez nous un intérêt tout particulier ; par sa position géographique, Nantes constitue un point de centralisation obligatoire pour un grand nombre de routes qui viennent du nord de la Basse-Loire, du Morbihan, d'Ille-et-Vilaine, du Finistère, pour aller au sud de la Loire. Pour le tourisme, Nantes, à proximité des plages de l'Atlantique, occupe une situation de premier ordre ; à Pâques, à la Pentecôte, pendant les vacances, la circulation y est tellement

intense, qu'il serait même vivement désirable d'en améliorer les accès en élargissant les voies et en créant une gare routière ; mais ces considérations partent d'un point de vue touristique plutôt qu'économique, et sortent de notre sujet.

*
**

c) VOIES AERIENNES

L'organisation économique de notre région ne saurait plus se contenter maintenant des voies maritimes, ferroviaires et routières ; elle a besoin aussi de coopérer au trafic aérien dont le caractère extrêmement rapide et international procure un fret tout-à-fait spécial et d'une utilité de plus en plus indispensable aux transactions commerciales. Malheureusement, force nous est de constater notre retard dans ce domaine : on n'a pas cru assez vite en France à l'essor de l'aviation commerciale ; et nous nous sommes laissés nettement dépasser par nos voisins les Allemands ; des courants économiques nouveaux se sont donc formés, qui ont démontré des résultats susceptibles de dévier pour le fret léger et le fret postal les courants habituels des liaisons maritimes, au préjudice des centres les mieux outillés de la vie économique. Il n'y a pourtant pas beaucoup plus de dix ans que le commerce et l'industrie utilisent l'avion ; dans ce court laps de temps, bien des progrès ont été apportés, et les premiers pionniers de ce récent moyen de transport sont aujourd'hui de puissants or-

ganismes qui dressent leur concurrence contre les entreprises plus jeunes.

Toutefois, quelles que soient les améliorations apportées à l'engin lui-même, l'organisation à terre reste un des principaux facteurs de la bonne organisation de l'ensemble, et les courants de la navigation aérienne marqueront leurs étapes et leurs aboutissements dans les pays les mieux outillés à cet effet. Il faut donc offrir des terrains d'atterrissage pour les départs et les relais dans les conditions les plus avantageuses possible ; des systèmes électromagnétiques sont à l'étude en vue de la signalisation des routes aériennes pour remédier aux dangers suscités par les conditions atmosphériques, les brouillards et les brumes. Même au prix de sacrifices pécuniaires importants, il ne faut pas hésiter à rechercher minutieusement les points les plus propices à l'établissement des aérogares qui doivent être reliées aux grands centres par les moyens les plus rapides en fait de chemins de fer, tramways, routes spéciales, tubes pneumatiques, etc. Or les Allemands furent les premiers à pressentir que toutes ces dépenses, même si elles constituaient au début de lourdes charges, ne tarderaient pas à devenir productives ; car, nous l'avons déjà dit, les courants une fois établis, il est très difficile et quelquefois impossible de les diriger ailleurs. En ce domaine de l'air, le succès semble être à la portée des mains de ceux qui, sans attendre les subventions d'ailleurs insuffisantes des pouvoirs publics, ne demanderont qu'à leur esprit d'entreprise et à leur foi dans l'avenir les encouragements nécessaires à l'accomplissement d'une œuvre utile au premier chef.

Plusieurs Chambres de Commerce françaises ont compris leur devoir et leur intérêt dans le développement de l'aviation commerciale, et, sans attendre l'exemple de l'Etat, ont encouragé de leurs subventions l'initiative privée. Nous avons une ligne Paris-Londres, une ligne Paris-Berlin, une ligne Paris-Amsterdam et les Pays Scandinaves, une ligne Paris-Constantinople, une ligne Paris-Marseille-Alger, et enfin Paris-Bordeaux-Buenos-Ayres-Ascension qui est la plus longue ligne du monde. Toutes ces directions comprennent une escale dans les grands ports français au nombre desquelles malheureusement Nantes, bien que propriétaire d'un terrain d'aérodrome, ne figure pas jusqu'ici. Nous avons écrit « malheureusement », parce que les courants de la navigation aérienne sont déjà formés, et Nantes qui s'en est laissé mettre à l'écart devra sans doute déployer de grands efforts pour prendre sur les cartes de l'air une importance à laquelle sa situation et son rôle économique lui donnent cependant droit. L'Aéropostale nous a proposé de prolonger sur Cherbourg (port d'escale des grands transatlantiques étrangers) sa ligne Bordeaux-Buenos-Ayres, laquelle pourrait éventuellement être poussée jusqu'à Londres, c'est-à-dire qu'une fois par semaine et dans chaque sens un avion de cette ligne passant par Nantes, assurerait la continuité de cette liaison ; elle nous demandait 550.000 francs pour exploiter ce tronçon du 1er Mai au 31 Décembre 1930 ; nous avons décliné sa proposition à cause de l'effort financier que celle-ci nécessitait, et nous nous sommes tournés vers le plan général établi par l'Administration supérieure des P. T. T., en accord avec le Ministre de l'Air, dans lequel nous avons

réussi à faire figurer cet itinéraire. L'avenir se chargera de nous dire si, en attendant les secours de la machine administrative, nous avons fait preuve d'un sens critique très avisé ; pour notre part, reconnaissons que ce plan général, qui couvre notre pays d'un réseau trop touffu, satisfaisant des intérêts aussi nombreux que peu concordants, ne semble pas près de fonctionner convenablement et avec fruits.

Il ne suffit pas, en effet, pour créer une route aérienne de réunir deux villes importantes par une ligne droite ; encore faut-il que cette ligne survole un courant commercial pendant un long parcours, afin que le gain de temps réalisé grâce à l'avion oblige le commerce à s'en servir. Si notre réseau national ne comprend que des grandes lignes rayonnant de Paris sur l'étranger, c'est justement parce que les distances parcourues au-dessus de notre territoire sont trop courtes, pour que l'avion puisse utilement concurrencer la voie ferrée. Si au contraire il ne s'agit, au lieu de trois semaines, que de neuf jours pour transporter une lettre au Chili, de huit pour l'Argentine, et de sept pour Rio-de-Janeiro, il est facile de se rendre compte de l'économie de temps qui rend négligable le paiement d'une surtaxe pour un transport aussi long et relativement sûr (1).

Nous avons parlé précédemment de l'intérêt qu'il y aurait pour nous à établir le grand projet Suisse-Océan par Nantes, dont nous poursuivons laborieusement depuis des années la réalisation par fer ; or le moment n'est-il pas venu de créer, par la voie aérienne tout au moins, la trans-

---

(1) A la fin de 1929, sur 140 courriers, un seul s'était perdu irrémédiablement.

versale Nantes-Genève et l'Europe Centrale ? La traversée de l'Atlantique, qui tient encore plus de la performance sportive (qui ne représente qu'un intérêt tout-à-fait relatif) que d'une réalité économique, ne va-t-elle pas rentrer bientôt dans ce domaine ; et quels merveilleux accostages la Basse-Loire n'offrirait-elle pas alors tant par sa situation géographique que par son rôle économique et ses facilités ethnographiques dûes à un terrain très plat, et au lac de Grand-Lieu qui serait une base de premier ordre pour l'évolution des hydravions ?

Nous avons donc un intérêt tout spécial à ne pas rester à l'écart de la navigation aérienne ; nous avons à plusieurs fois appelé l'attention des pouvoirs publics sur ce sujet, et notamment à la conférence interrégionale d'aviation tenue à Nantes en Novembre 1927, de même qu'à la journée de l'Ouest-Expansion ; nous avons demandé qu'une expérience soit effectuée le plus tôt possible, et notamment sur la ligne Cherbourg-Nantes, prolongement de Bordeaux vers Londres, pour en tirer des conclusions pratiques (1).

(1) Celle-ci ne devrait guère tarder maintenant ; nous avons appris en effet que l'aérodrome de Château-Bougon serait prochainement ouvert au trafic commercial. Nantes sera point d'escale sur 2 routes dites commerciales intérieures, et qui seront des tronçons des grandes lignes internationales, l'une sera Bordeaux-Nantes-Cherbourg ; l'autre sera Nantes-Genève.

CHAPITRE II

AVANTAGES MATERIELS RESULTANT DE L'AMELIORATION DES ACCES DES QUAIS DE NANTES

Nantes est un port de rivière qui est devenu maritime à l'instar de beaucoup d'autres plus célèbres, tels Londres, Liverpool, Glasgow, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Brême, aujourd'hui les plus grands du monde, et en France Rouen et Bordeaux, et comme tous ces semblables d'ailleurs, Nantes a dû consentir à de grosses dépenses pour acquérir l'accès direct à la mer. Actuellement, le problème consiste à assurer la circulation, à toutes marées, des navires de 8 mètres de calaison entre les quais de notre ville et la mer, problème fort délicat, car le fleuve est parsemé d'îles, son lit est sinueux, capricieux, et fréquemment modifié par les crues.

Nous avons aperçu au cours de notre historique rapide les conceptions diverses qu'ont envisagées les ingénieurs pour corriger et améliorer le fleuve ; aujourd'hui, le dragage des hauts-fonds, le rescindement de rives et d'îles ont permis de réaliser un chenal fixe dans son tracé, aux sections progressivement croissantes de l'amont vers l'aval, qui, facilitant la propagation de la marée, ont accru quatorze fois environ la puissance hydraulique du fleuve.

Le résultat est sur le point d'être atteint avec les importants travaux qui s'achèvent à l'heure actuelle ; la cote — 3 mètres par rapport au zéro des cartes marines — est pratiquement obtenue, ce qui permet la montée à Nantes pendant toute l'année de navires calant 6 m. 50 (1) et pendant plus de 200 jours par an celle de navires calant 8 mètres.

L'entrée en Loire a été elle aussi considérablement améliorée, la barre des Charpentiers qui la commande, n'était profonde que de 3 m. 30 seulement en 1881 ; elle fut abaissée à 7 m. en 1913 et atteint maintenant 9 mètres ; les navires montant à Nantes ne sont donc plus obligés pour la grande majorité d'attendre la marée pour franchir la passe aux plus faibles eaux. Il faut en effet éviter à tous prix aux navires la perte du temps ; le gros capital qu'ils représentent oblige les armateurs à en tirer le maximum de travail dans le minimum de temps ; or, pour que le trafic en Loire intéresse les grandes Compagnies qui desservent les pays d'outre-mer, notre port doit être en mesure de recevoir leurs navires à quelque moment qu'ils surviennent.

Les travaux qui ont été exécutés dans cette voie, ont été entrepris en vertu de la loi du 24 Décembre 1903, complétée par celle du 7 Juillet 1913. L'opération fut lente, délicate et coûteuse ; elle fut, il est vrai, retardée par la

---

(1) Cette côte atteindra 7 mètres à la suite de stravaux autorisés en 1928.

guerre, mais les efforts humains attendaient aussi le concours de la nature, pour régulariser le lit de notre fleuve sablonneux, aux bras multiples et aux sinuosités nombreuses ; depuis la paix, les travaux ont pu se poursuivre plus activement, et l'étape touche à sa fin.

Le programme de 1913, complétant celui de 1903, avait pour but de réaliser l'entretien automatique des souilles de stationnement des navires au pied des ouvrages de quais ; il consistait à supprimer les obstacles qui s'opposent à la propagation de la marée pendant le flot, et à l'écoulement de cette masse d'eau à la descente pendant le jusant, c'étaient principalement d'anciens ponts qu'il a fallu démolir, dont les arches insuffisamment ouvertes, les piles trop nombreuses, les enrochements au pied, les radiers surélevés entravaient le courant (pont des chemins de fer de l'Etat, de Pirmil, de la Madeleine). Pour permettre au volume d'eau accumulée de se loger facilement en amont, le projet nécessitait l'établissement d'un bassin de marée entre Nantes et Mauves ; la puissante chasse déterminée par le reflux refoule les vases en dehors du port, et entretient naturellement les profondeurs au pied des quais. L'aménagement du lit du fleuve en cette partie amont a permis en même temps de compléter la liaison entre notre port et les travaux exécutés jusqu'à Angers, en vue de réaliser une section de « Loire Navigable », point sur lequel nous reviendrons plus tard.

Mais les entreprises des hommes, quand ils s'attaquent à des problèmes aussi hardis, ont souvent des conséquences qui dépassent leurs prévisions ; l'histoire, toujours pré-

cieuse par ses enseignements, nous a montré Saint Félix surpris par le débordement des eaux et obligé de poursuivre rapidement ses travaux en construisant des levées et en abattant des rochers ; de même, quatorze siècles plus tard, le déblaiement du chenal allait entraîner des conséquences graves. Déterminant une baisse d'étiage importante évaluée à 1 m. 80, il mettait en péril certains ouvrages déjà ébranlés par les travaux précédents, et causait notamment des affaissements sur le quai Magellan, des tassements sur le quai Hoche, un effondrement sur la pointe aval de l'île Feydeau, l'écroulement du pont Maudit, de deux arches du pont de Pirmil, et l'ébranlement des quais du bras de la Bourse au point où la circulation en plein cœur de la ville est le plus intense.

Dès 1919, le Comité d'études de la Basse-Loire plaçait en premier rang des travaux à entreprendre le comblement du bras de la Bourse ; cette exécution était subordonnée à une contribution financière de la ville en rapport avec l'intérêt que l'opération présenterait pour la voirie municipale. Mais le temps se perdait en discours et il fallut l'écroulement du pont de Pirmil survenu en Mai 1924 pour accroître les craintes formulées depuis longtemps pour les cales avoisinant le pont de la Bourse et la voie ferrée de la Compagnie d'Orléans. La seule façon de réaliser toute sécurité apparut être de combler ce bras entre son extrémité aval et l'embouchure de l'Erdre, et un plan de travaux fut établi d'urgence. Il comprenait :

1° Le comblement partiel des bras Nord de la Loire (Bourse et Hôpital) ;

2° Le détournement de l'Erdre reliée à la Loire par un tunnel passant sous les cours, et le comblement de la partie abandonnée du lit de cette rivière.

3° La construction au point de jonction des bras de Saint-Félix et de la Madeleine, d'une écluse destinée à maintenir l'eau à un niveau constant ;

4° Le rescindement de la pointe aval de l'île Gloriette, de manière à faire disparaître l'étranglement du bras de la Madeleine, qui existe en ce point, et la construction d'un grand quai avec terre-plein le long de la partie rescindée, permettant l'accostage des navires à grand tirant d'eau au centre même de Nantes .

Le comblement des bras a été terminé en 1932 ; il a été opéré au moyen de produits dragués dans le lit de la Loire, et refoulés dans des conduites placées à terre ; tout danger d'éboulement est écarté désormais et maintenant on accomplit le reste du programme qui englobe en même temps de nombreuses questions d'urbanisme.

D'autres travaux ont été entrepris à la suite de l'approbation donnée par le ministre le 7 Juin 1928 pour travaux complémentaires à exécuter dans le cadre de la loi de 1903. Le but est d'obtenir dans la section Martinière-Paimbœuf une profondeur de — 3 m. 50, qui, étant données les profondeurs réalisées en amont et en aval, permettra aux navires de 7 mètres de monter à Nantes par toutes marées. Cette dépense nouvelle port la somme des travaux de la loi de 1903 à 47 millions de francs, ce qui repré-

sente une augmentation de 9 millions 650.000 francs par rapport à la dotation de 37.350.000 fixée en 1926.

Notons enfin pour terminer, qu'en vue de l'amélioration du chenal entre Donges et Saint-Nazaire, il a été présenté à l'Administration supérieure un avant-projet comportant la substitution au chenal actuel jugé trop mobile, d'un nouveau chenal bien tracé et stable, longeant la rive nord. Cette réalisation est évaluée à 60 millions environ ; en raison des dépenses qu'elle obligeait d'engager, on avait décidé, avant de se lancer dans les travaux, d'ouvrir un chenal d'essai de 35 mètres de large à travers la passe difficile du banc de Donges ; l'expérience qui fut très concluante, a démontré la possibilité de stabiliser le chenal.

Mais il restait à mettre sur pied une combinaison financières, qui s'avérait difficile, l'Etat, le Département, la Ville, et la Chambre de Commerce devant comme d'habitude unir leurs efforts, pour faire face à cette nouvelle et importante entreprise, devenue le complément du programme de la loi du 24 décembre 1903.

Les travaux d'un fleuve ne peuvent en effet jamais être considérés comme définitifs, pour permettre aux établissements maritimes qu'il dessert, de jouer un rôle de plus en plus actif et prépondérant.

C'est le cas pour Nantes et Saint Nazaire, qui ont su comprendre depuis longtemps qu'ils ne sont plus des rivaux, et qui par tous les moyens communs à leur part se sont entendus pour la création d'une caisse commune.

Le programme des Travaux établi à 60 millions dont l'Etat prend la moitié à sa charge, sera exécuté par pa-

liers durant une période de 20 années ; cette méthode qui permet d'établir plus facilement la combinaison financière, procure en outre l'avantage de n'avancer qu'à coup sûr dans la réalisation des projets.

Depuis la fin du siècle dernier, à la suite de dragages effectués pour réunir 2 fosses naturelles, le chenal traverse obliquement le fleuve de Paimbœuf aux environs de Donges, mais les fonds ont montré sur ce point une instabilité inquiétante, et la fosse se déplace du sud au nord, causant des troubles qui pouraient compromettre gravement les accès du port de Nantes.

Ces nouveaux travaux ont donc pour but de substituer au chenal actuel de 12 Km. de long et dont les 3 détours constituent une gêne sérieuse pour la navigation un tracé fixe de 9 Km. seulement raccordant Paimboeuf à Saintzaire par une seule courbe de très grand rayon.

Cette modification permettant d'utiliser plus complètement l'énergie hydraulique du fleuve, diminuera la nécessité des dragages dans les fonds de la passe Paimbœuf-Donges. Ces approfondissements, qui donneront l'accès à Nantes aux navires à grand tirant d'eau des lignes régulières, soit une possibilité courante de 8 mètres, amélioreront considérablement aussi la descente du fleuve. Si, en effet, jusqu'ici ces bâtiments nous ont surtout apporté des cargaisons et sont repartis délestés en tout ou partie, il nous faut prévoir que des cargos de plus en plus grands viendront non seulement nous fournir les matières premières destinées à nos usines, mais prendront à Nantes, une partie de leur fret de retour ; toute amélioration du che-

nal facilitera la descente du fleuve, plus délicate pour eux que la montée, faite avec l'aide progressive du flot. Enfin ces travaux éviteront les dangers de bouleversement dans le chenal actuel, au cas où le jusant réussirait à s'ouvrir un passage à travers le banc de Donges, sans que les précautions indispensables aient été prises.

En ce qui concerne Saint-Nazaire, la nouvelle direction imprimée au jusant limitera le glissement du banc de Mindin, et les profondeurs seront améliorés dans la petite rade balayée par le courant pendant toute la durée du flot et du jusant.

***

Cette amélioration constante des accès de notre port a pour résultat également d'appeler de nouvelles usines ; ayant débordé depuis longtemps en dehors des faubourgs, celles-ci s'établissent sur les rives surélevées du fleuve, et se raccordent à la voie ferrée, pour assurer leurs transports dans les pays de l'intérieur non desservis par la voie d'eau.

C'est ainsi que depuis une vingtaine d'année, les terrains industriels au bord de la Loire ont été considérablement augmentés par le service des Ponts et Chaussées, qui remblaye avec les produits de dragage déposés sur une hauteur qui atteint souvent 4 mètres ; une quarantaine d'Hectares est ainsi couverte chaque année, et ce chiffre est insuffisant pour les demandes des établisements riverains : Chantiers de la Loire, usine à gaz, Forges de Basse-Indre, usines métallurgiques, produits chimiques, etc. Ces remblais ne peuvent cependant avoir qu'une étendue limitée à cause de l'écoulement des eaux en temps de crue, eu

égard à la largeur relativement faible au niveau des hautes eaux ; la Loire déborde fréquemment et une fraction de son débit s'écoule en dehors du lit.

Il serait évidemment souhaitable de rendre industriels tous les terrains avoisinant les rives ; mais pour les soustraire à la crue, il faudrait construire un canal de dérivation ; on en a envisagé un qui partirait de la partie amont de l'île Cheviré pour aboutir au Pellerin, mais il n'est qu'à l'état de projet. En tous cas, l'opération permettant de remblayer immédiatement 1.500 hectares environ semble très intéressante, car elle ferait certainement acquérir une valeur considérable aux terrains riverains ; pourquoi ne serait-elle pas entreprise par la Chambre de Commerce ou bien par une association des collectivités de la Loire-Inférieure, à qui l'on céderait gratuitement les alluvions nécessaires à cet aménagement ? En attendant, des travaux se poursuivent isolément ; le grand couloir d'accès aux quais de Nantes se transforme tous les jours en couloir industriel et le temps ne tardera sans doute pas, ou la Loire, en cet endroit, réalisant le mot évoqué déjà à plusieurs reprises, ne sera plus qu'une rue d'usines.

*
**

PORTS ANNEXES DE LA BASSE-LOIRE

Lorsque nous avons dit au début de ce chapitre, que le port de Nantes s'étendait presque jusqu'à l'embouchure de la Loire, le terme de port désignait une circonscription maritime, et non pas seulement l'ensemble des installa-

tions édifiées à Nantes ; la preuve en est qu'il englobe, en dehors de Nantes, des ports secondaires situés sur les deux rives du fleuve et dits de seconde zone ; ce sont, sur la rive gauche Paimboeuf et Indret, et sur la rive droite Donges, Couëron et Basse-Indre, qui constituent de véritables annexes du port principal.

Paimboeuf possède notamment une usine de produits chimiques construite pendant la guerre pour le service des poudres, et actuellement affermée aux usines Kuhlmann. Les chantiers de bois (Hailaut et Gutzeit) et les ateliers de constructions mécaniques en font un centre industriel et commercial d'une certaine importance.

Indret a son arsenal, ses ateliers de construction maritime et ses forges, aussi indispensables à l'économie de notre région qu'à la défense nationale.

Cette rive gauche de la Loire entre Nantes et l'estuaire est très mal desservie au point de vue ferroviaire ; il n'y a qu'une seule ligne allant à Paimbœuf, et dont le tracé s'écartant du fleuve dès le départ de Nantes, ne peut contribuer au développement industriel de la Basse-Loire. Le programme d'amélioration et d'extension du port ayant prévu la construction d'une forme de radoub dans l'île Cheviré, rendait plus utile encore l'installation de ce tronçon ; mais par suite de l'insuffisance de la participation offerte tout d'abord par le département, et aussi à cause de l'inertie parlementaire, le projet sommeilla pendant 20 ans. Tout récemment son exécution vient enfin d'être décidée, et les travaux vont commencer bientôt ; la ligne nous reliera à Indret, qui était jusque là éloigné du chemin de fer, et permettra de mettre en valeur de nom-

breux terrains susceptibles d'être remblayés et de servir à l'établissement de nouvelles usines, pour lesquelles les terrains de la rive gauche commencent à devenir insuffisants.

Sur la rive droite, nous avons parlé de Donges. C'est une petite commune située à 50 Kilomètres de Nantes, dans laquelle avant la guerre n'existait aucune installation maritime. Mais en 1917, Claveille (1), craignant que le port de Saint-Nazaire choisi par les Américains comme une de leurs bases de débarquement ne puisse suffire à cette augmentation de trafic, décida la construction, devant la rive de Donges, d'un appontement important, suffisamment avancé dans le fleuve pour être accessible à des navires de fort tirant d'eau. La guerre prenant fin, le ministre suggéra à la Compagnie du P. O. de continuer les travaux pour son compte, en vue d'y effectuer le déchargement de ses charbons, qu'elle faisait auparavant aux quais de Saint-Nazaire ; la Compagnie n'a pas donné suite à ce projet. Mais si Donges ne reçoit pas le charbon, il est devenu un port pétrolier de premier ordre ; la Compagnie Occidentale des Pétroles y a fait d'importantes installations pour transporter dans ses réservoirs le produit brut apporté par les bateaux-citernes, et la Société des Huiles de Péchelbronn y monte également une raffinerie.

Quant à Couëron et Basse-Indre, ce sont deux centres métallurgiques importants, le premier par ses fonderies et laminoirs de cuivre (Société des Forges et Fonderies de Pontgibaud), l'autre par ses forges, qui produisent avec

(1) Ministre de la Guerre.

les minerais des environs le fer blanc, principalement employé à la fabrication des boîtes métalliques (Etablissements J. J. Carnaud et Forges de Basse-Indre).

Cette seconde zone était en progression continue, mais cette année, un fléchissement s'est produit, qui nous a empêchés de réaliser les trois millions de tonnage espérés pour 1930 ; par suite de la crise mondiale, les sorties de nos minerais expédiés surtout à l'industrie rhénane, ont été moins importantes dans le port de Basse-Indre, et l'usine d'engrais de Paimbœuf a été partiellement arrêtée.

CHAPITRE III

AVANTAGES RESULTANT DE L'OUTILLAGE DU PORT DE NANTES

Cet immense labeur ne représente cependant qu'une partie seulement des travaux rendus nécessaires par les exigences de la technique moderne ; il faut dire en effet que chaque progrès réalisé dans le fleuve demande un progrès parallèle dans l'aménagement intérieur du port ; car ce n'est pas tout de faciliter l'accès aux navires, il faut aussi préparer pour ces voyageurs exigeants des postes d'accostage satisfaisants.

C'est à la lChambre de Commerce qu'incombent l'étude et l'installation de l'outillage public dont elle est concessionnaire. C'est elle aussi qui s'occupe de l'organisation des quais en tant que canalisations d'eau, de lumière, de force électrique, de l'installation de cabestans pour la traction des wagons, de l'édification de hangars et magasins pour le service des lignes régulières de navigation ; elle négocie avec les Compagnies de Chemins de fer qui desservent le port, lorsqu'il s'agit d'établir des voies ferrées en vue de l'approvisionnement régulier du matériel de traction nécessaire au déchargement des navires.

C'est elle, en effet, la personnalité la mieux qualifiée pour s'entendre avec l'état et les services administratifs ;

aucun organisme public ou privé ne saurait joindre à une continuité de vues et à une persévérance plus efficaces, un sens plus averti dans les travaux successivement effectués pour l'amélioration d'un port ; ceux-ci sont toujours très longs et d'autant plus coûteux qu'ils traînent en longueur; et il est regrettable de constater dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres hélas, la préséance de l'Etat, grand dispensateur des deniers publics, dont les points de vue changent trop souvent avec la politique. Nos voisins anglais, allemands et belges ont depuis longtemps compris la nécessité d'atténuer cette toute-puissance ; ils donnent plus d'initiative aux corps délibérants, et chez eux les Chambres de Commerce, les Chambres de navigation, les syndicats de défense maritime, des commissions locales même, ont à maintes reprises fait preuve d'une intelligence et d'une rapidité dans l'action qu'il est impossible de demander à l'étatisme. Reconnaissons cependant que des progrès ont été faits dans cette voie avec l'institution d'une commission consultative du port qui examine les questions qui intéressent l'administration des ports non autonomes ; cette commission, créée par la loi du 7 avril 1924 est composée d'une dizaine de membres, et fonctionne en permanence pour les différentes enquêtes auxquelles donnent lieu les affaires intéressant le port ; à Nantes, ses attributions s'étendent sur tout le port, tel qu'il est délimité par la loi de 1889, c'est-à-dire également sur les ports annexes de la Basse-Loire. (Donges excepté).

Le port maritime de Nantes est donc administré par un organe qui dépend du Ministère des Travaux Publics :

le département des Ponts et Chaussées, sous la direction duquel sont exécutés les travaux de la Marine Marchande. La question s'est posée de lui confier certains services, mais il est fort désirable que les attributions soient intégralement maintenues aux Travaux Publics ; l'exploitation d'un port maritime pose des questions qui mettent en cause non seulement l'entretien des ports et de leurs accès, mais encore leur desserte par les voies ferrées, les voies navigables et même la voirie routière ; or, la dispersion des services dans plusieurs ministères ne pourrait être que nuisible à l'unité de vues assez troublée déjà par des compétitions adverses, et à l'exécution de travaux qui souffrent suffisamment des lenteurs et de l'incurie administratives.

Heureusement, l'Etat, qui seul en principe, a pouvoir pour outiller et développer les ports, se décharge, nous l'avons déjà dit, sur des concessionnaires qui sont en fait les véritables exploitants ; à Nantes, c'est la Chambre de Commerce qui remplit ce rôle. Composée d'hommes versés dans les questions commerciales et intéressés au plus haut degré à la prospérité du port, elle ne poursuit pas un but lucratif, et si elle perçoit des taxes d'ailleurs peu élevées pour les services qu'elle rend, ce n'est que pour retrouver l'intérêt et l'amortissement des capitaux qu'elle est obligée d'engager.

***

a) AMENAGEMENTS DU PORT MARITIME

Le développement de l'outillage public de notre port

a suivi le développement des quais ; aux grues à vapeur qui en constituaient l'équipement il y a 25 ans, ont été ajoutées successivement des grues électriques montées sur des portiques, qui enjambent une, deux, et même trois voies de chemins de fer, et dont les puissances très variables s'échelonnent de 1 tonne 500 à 100 tonnes, en passant par trois, cinq, six, douze et trente tonnes.

Les premiers quais verticaux ont été établis en 1873 ; depuis cette date, ils ont tous été refaits, cependant que l'accroissement du trafic appelait l'utilisation et l'aménagement de nouveaux emplacements ; actuellement, la longueur de nos quais dépasse six Kilomètres ; exactement 5.928 mètres de quai, et 1009 mètres d'estacades privées appartenant aux usines riveraines, dont 2 kilomètres 500 offrent aux navires à l'accostage 8 mètres de profondeur aux basses eaux ; nous allons les passer en revue rapidement

Les quais de la Fosse, Ernest Renaud, D'Aiguillon et Saint-Louis sont situés sur la rive droite ; ils atteignent une longueur ininterrompue de 1780 mètres, sont constitués par des estacades en ciment armé ou par des murs en mâçonnerie, et offrent un mouillage de cinq mètres 50 au minimum aux basses eaux. Le quai de la Fosse est affecté en totalité aux lignes régulières de cabotage ; les quais Ernest Renaud, D'Aiguillon et Saint-Louis (2), sont utilisés prin-

---

(1) Exactement 5.928 mètres de quais, et 1.009 mètres d'estacades privées appartenant aux usines riveraines.

(2) On entreprend la réfection des quais St-Louis et d'Aiguillon, en vue de les agrandir et de les mettre en eau profonde.

cipalement pour les cargaisons de denrées coloniales, généralement entreposées dans les magasins généraux tout proches. Le quai du Cordon Bleu, qui vient à la suite des précédents, mais séparé d'eux, est en béton armé et long de 46 mètres.

Plus à l'aval, on a mis en service en 1912 et 1913 le quai de Roche-Maurice, qui sur 500 mètres de long offre 8 mètres de profondeur aux basses eaux ; il est outillé avec des engins électriques puissants et fréquenté par les navires charbonniers de fort tonnage. Enfin, plus en aval, encore et toujours sur la même rive, on vient de terminer à l'Usine Brûlée un quai du même genre que le précédent, constituant avec ce dernier un ouvrage ininterrompu qui se continuera ultérieurement vers l'aval. Tous ces quais de la rive droite sont réunis par de nombreux branchements aux voies principales toutes proches du réseau d'Orléans.

Les quais de la rive gauche sont reliés au réseau de l'Etat. Ce sont, en allant vers l'aval, d'abord le quai André Rhuys qui n'offre qu'un mouillage de faible profondeur, auquel viennent accoster principalement des péniches-allèges chargées de bois de construction ou de foins.

A la suite de ce dernier et situé dans le Bras de la Fosse se trouve le quai Fernand Crouan ; il présente une profondeur de 5 m. 50 aux plus basses mers ; on y manutentionne les phosphates, les charbons et les fers.

Le quai des Antilles vient ensuite et forme l'extrémité aval du bras de la Fosse ; on y dépose les charbons, les minerais de fer, les bois, les céréales, les nitrates.

Sur l'autre côté de cette pointe et allant jusqu'à Pirmil se trouve le quai Wilson, le plus récent et le mieux outil-

lé des quais de Nantes ; long de 1725 mètres, il est bâti en béton armé tantôt sur pieux et tantôt sur voûtes, il est large de 50 à 80 mètres et offre une profondeur qui atteint huit mètres aux plus basses eaux, mettant ainsi notre port dans la situation de recevoir les plus gros cargos construits ; à l'heure actuelle ; c'est pourquoi la Compagnie Générale Transatlantique y a transporté tout récemment des services et l'a choisi comme point d'accostage de ses grands navires. La construction de ce quai déclarée d'utilité publique par la loi de 1913 était à peine commencée en 1914 ; malgré toutes les difficultés de main d'oeuvre et de matériaux suscitées par l'état de guerre on put la continuer sans trop d'interruptions ; terminé depuis la fin des hostilités il représente aujourd'hui 1.800 mètres de façade munis de tous les perfectionnements les plus modernes, de nombreuses grues électriques de toutes sortes, et entre autres d'engins de 12 tonnes destinés à embarquer les minerais de fer. Ceux-ci arrivent à Nantes par voie ferrée ou par gabare ; l'emplacement disponible permet d'en stocker 30.000 tonnes environ sur 200 mètres de façade et 30 de profondeur ; (on peut même porter la capacité de ce parc a 45.000 tonnes). Les grues de 12 tonnes pivotent et se déplacent sur des portiques enjambant trois voies ferrées, et chacune peut embarquer en une heure 200 à 250 tonnes de minerais. On accède à ce nouveau quai par des voies à peine terminées à l'heure actuelle, établies sur l'emplacement d'une boire comblée dite boire de Toussaint.

Pour terminer, ajoutons que la Chambre de Commerce, concessionnaire là aussi de l'outillage public, y a fait construire des hangars loués à la Transatlantique ;

deux immenses magasins longs de 100 mètres et larges de 36, avec terrasse étanche pour la manutention des fûts vides, sont loués pour une période de 25 ans moyennant le prix annuel de 428.000 francs calculé de façon à permettre l'amortissement de l'emprunt de 3.200.000 francs contracté pour payer les dépenses de la construction de ces bâtiments. (1)

Or avant le commencement des travaux, en 1913, ce bras de Pirmil était à peu près complètement à sec au moment des basses mers ; est-il besoin de souligner que les vingt-huit millions, attribués avant la guerre pour l'exécution des travaux, ont dû être successivement majorés ? Tenons-nous en aux résultats, et soyons-en fiers, car ils ont remis Nantes au rang des grands ports français et justifié notre foi inébranlable dans l'amélioration continuelle des accès de notre port à la navigation du large.

Nous avons passé en revue les ouvrages publics établis au bord de la Loire, mais il faut ajouter à ces six kilomètres plus d'un kilomètre encore constitué par des estacades privées appartenant à des usines riveraines, qui offrent une profondeur minima de six mètres, et une longueur sensiblement égale de cales et de quais praticables pour la petite navigation.

Les cales inclinées qui s'offraient à la navigation in-

---

(1) Voici un exemple récent : Un vapeur charbonnier arrivé à la marée de nuit a fini de déposer sa cargaison à 10 heures ; à midi il venait s'amarrer devant le poste de minerais, et en moins de 5 heures il put charger ses 5.000 tonnes ; il quitta notre port après y avoir séjourné moins de 24 heures.

térieure dans les bras de Saint-Félix et de la Madeleine, sont actuellement disparues ou en voie d'être supprimées prochainement ; et il en est de même pour les quais de l'Erdre, débouchés du canal de Nantes à Brest. Les importants travaux qui s'accomplissent en vue de doter Nantes d'un véritable port intérieur destiné à faire suite au port maritime, sont en pleine exécution ; et les projets qui les règlent bouleversant totalement le plan et le parcours des eaux, ne tiennent pas moins de l'hydrostatique que des formules les plus avancées de l'urbanisme.

*
**

b) AMENAGEMENTS DE LA PARTIE FLUVIALE

Nous en arrivons à envisager l'autre aspect de la Loire, la partie fluviale qui s'étend de Nantes à la source du fleuve, et dont l'aménagement au moins jusqu'à Oudon (1) n'est que le corollaire des programmes de 1903 et de 1913.

La partie navigable de cette section ne peut pas dépasser Angers ; l'arrêt de la navigation à ce point est dû à l'afflux des sables résultant du déboisement intensif du Plateau Central qui entraine des irrégularités considérables de débit : l'abaissement excessif en période d'étiage et les inondations en période de crue ; grain par grain cinq millions de tonnes de sable sont entraînés annuellement dans la Loire en un perpétuel glissement, à la vitesse quotidienne d'environ deux mètres et demi en été et trois mètres en hiver.

---

(1) Commune située sur la rive droite de la Loire en face de Champtoceaux sur la rive gauche, à 30 kilomètres de Nantes.

Avant le début des travaux, le chenal était tortueux, mobile et peu profond ; en 1904 les profondeurs n'atteignaient guère que 0 m. 50,ainsi qu'il en est encore au delà de la Maine. Les travaux commencés en 1905 sur la section Maine-Montjean et interrompus par la guerre ont donné des résultats satisfaisants, et ont été repris en 1917 par les prisonniers allemands pour la section Montjean-Oudon ; maintenant le chenal régularisé et élargi peut donner passage à des bateaux tirant 1 m. 50 à l'étiage. Dans la partie aval d'Oudon à Nantes, les travaux du bassin de marée poursuivis en vertu de la loi de 1913 sont en pleine période d'exécution et il est encore difficile d'en connaître le résultat définitif ; cependant il n'est nullement téméraire de dire que des dragages extrêmement réduits au point où des obstacles rendent l'application de la méthode d'aménagement difficile, seront suffisants pour assurer des fonds de 1 m. 50 sous l'étiage en tous les points ; cela revient à dire que les bateaux construits sur des types analogues à ceux qui sont en service sur les grands fleuves à fond sablonneux (tels que les fleuves allemands) doivent trouver toute facilité pour parcourir la distance Nantes-Angers ; ce tronçon de Loire navigable pourrait être d'un grand intérêt au cas ou serait réalisée la liaison en amont au moyen d'un canal latéral.

***

c) EXPLOITATION

Mais, pour organiser un port, il ne s'agit pas seulement

d'améliorer les accès, de créer des quais et des postes d'accostage ; il est d'un intérêt aussi primordial de mettre à la disposition des navires, des engins réduisant au minimum leur temps d'arrêt pendant la manutention des marchandises, tels que grues, engins élévateurs de toutes sortes, voies ferrées, hangars et magasins pour déposer les marchandises, ainsi qu'un outillage de réparation et d'entretien.

Le choix du poste d'accostage du navire appartient au capitaine du port qui doit tenir compte des profondeurs convenables pour le navire, de la nature de la cargaison, et de l'outillage le mieux approprié pour le déchargement.

L'outillage public qui est, nous l'avons vu, exploité par la Chambre de commerce, est mis à la disposition des chargeurs et, c'est aux entreprises restant en contact direct et permanent avec le personnel ouvrier des quais, qu'incombe la tâche d'assurer au mieux l'exécution du travail ; tâche délicate et souvent difficile, ainsi qu'en témoignent les souvenirs encore récents d'une grève de dockers qui a duré quatre-vingt sept jours en 1929. Pour ce service qui réclame avant tout la régularité et la rapidité, il est prudent de se mettre à l'abri des conflits, en constituant le plus possible avec de bons éléments des équipes permanentes d'ouvriers assurés d'un salaire minimum et peu disposés par suite à s'abandonner aux harangues de meneurs turbulents ou bien en groupant tous les employeurs du port, en une fédération disciplinée qui n'hésite pas à payer des surrestaries, au lieu d'abdiquer devant des revendications exagérées de grévistes.

L'outillage se compose d'engins publics et d'engins privés ; il serait bien fastidieux d'énumérer les grues de toutes les sortes et de tous les systèmes ; les unes se manoeuvrent à la main (elles sont de plus en plus rares), les autres sont à vapeur, leur force varie de une à trente tonnes (il existe même un trépied oscillant de 60 tonnes et un ponton-grue de 100 tonnes) et leur nombre dépasse 160. Il est complété par des trémies ensacheuses avec pesage automatique pour les céréales, des transporteurs, des cribleurs pour la manutention des charbons, et des canalisations pour les liquides tels que le pétrole. Des hangars et magasins ont été édifiés avec un outillage très perfectionné de monte-charges, élévateurs, ponts-roulants, transporteurs aériens, pour recevoir les marchandises à leur débarquement ou avant leur chargement, ou bien encore pour les stocker ou les varranter, une partie de ces magasins étant affectés aux marchandises placées sous le régime des magasins généraux.

L'administration du port est très souvent saisie de demandes de *concessions* sur les terre-pleins du port en première ou en seconde zone ; à ce sujet même, elle a dû imposer des disciplines. Les demandes de concessions ayant une tendance manifeste à se développer il a paru nécessaire d'éviter des demandes inconsidérées, car, malgré les engagements pris et les promesses données par les firmes il arrive souvent que le tonnage minimum stipulé n'est pas atteint ; cela a pour conséquence d'accaparer les emplacements disponibles souvent les meilleurs, et il est apparu nécessaire d'établir un tarif de pénalités. D'autre part, des marchandises aussi encombrantes et aussi malpropres

que le charbon par exemple, ou bien les phosphates et les minerais ne peuvent être stockées en n'importe quel endroit du port. Toutes les précautions prises avec des entoilages ou des masques ne peuvent éviter complètement l'envol de poussières, et le voisinage de ces marchandises encombrantes serait une gêne considérable pour les concessionnaires des lignes régulières établis au centre de la ville; c'est pourquoi à ceux-ci on a laissé les quais d ela Fosse, Ernest Renaud, d'Aiguillon, Saint-Louis, alors que sur les quais de Roche-Maurice, Emile Cormerais, de l'Usine Brûlée, des Antilles et le quai Wilson, bien plus excentrique, des surfaces importantes ont été accordées pour installer des parcs et des machines.

*
**

Toutes ces installations maritimes sont dotées de *voies ferrées de service,* dont l'ensemble atteint près de 40 kilomètres les quais de la rive droite sont desservis, nous l'avons vu, par le P. O. ; ceux de la rive gauche par l'Etat.

Cette dualité de réseaux a même ses inconvénients pour les tarifs de traction ; en effet, sur l'Etat le transport des marchandises sur les voies de quai est gratuit, tandis que le P. O. perçoit une taxe ; cette différence de traitement créée une situation fâcheuse pour le port de Nantes, parce que suivant que les navires sont accostés aux quais de la rive droite ou bien de la rive gauche, il faut appliquer ou non la surtaxe de traction, question d'autant plus compliquée du fait que les taxes varient selon l'assimilation du quai à une gare ou à une autre. Ces frais qui attei-

gnent facilement plusieurs billets de mille francs, sont de nature à handicaper les expéditeurs et réceptionnaires ; pour les éviter, on a donc proposé à la Chambre de Commerce de payer forfaitairement au réseau du P. O. une annuité dont elle pourrait se rembourser par la perception d'une taxe sur l'ensemble du trafic du port ; il y a tout lieu de penser qu'une solution devrait bientôt intervenir, car elle sera absolument nécessaire lorsque seront effectués les travaux relatifs à la traversée de la ville par le chemin de fer, le service P. V. des deux réseaux devant se faire d'après les projets à la gare actuelle des chemins de fer de l'Etat, et le triage devant être reporté vers le Grand-Blottereau, propriété du P. O.

Pour mettre les navires qui fréquentent le port en mesure d'exécuter dans les meilleures conditions leurs réparations et leur carénage, le *slip-way* complètement refait en 1911 et électrifié l'an dernier, pour les navires allant jusqu'à cent mètres de long et pesant dix-huit cents tonnes, a été renforcé par l'attribution en 1921 d'un *dock flottant* de 110 mètres et 4.200 tonnes, pouvant soulever des navires de 7 à 8.000 tonnes de jauge, fourni par l'Allemagne au titre des réparations. Cet appareil amaré en aval de Roche-Maurice, en un point où la Loire offre une grande profondeur naturelle et où l'entretien de la souille de stationnement est facile, a commencé à fonctionner en Novembre 1923 ; il a rendu de grands services en l'attente d'une forme de radoub en construction dans la partie amont de l'île Cheviré, en face du quai de Roche-Maurice. Cette forme comprise dans le programme des travaux déclarés d'utilité publique par la loi du 7 juillet 1913 déjà

mentionnée, doit avoir 203 mètres de long ; mais sa construction est d'un prix très élevé, elle a été arrêtée à plusieurs reprises par suite des augmentations successives de la main-d'œuvre, et on ne sait pas encore quand elle sera terminée.

Enfin les importants *chantiers de constructions navales* qui sont établis à Nantes (S. A. des Ateliers et Chantiers de la Loire ; S. A. des Chantiers de Bretagne et Anciens Etablissements De la Brosse et Fouché ; S. A. des Anciens Chantiers Dubigeon) (1), offrent aux navires la possibilité de faire effectuer pendant leur séjour toutes les réparations de coque ou de machines dont ils pourraient avoir besoin.

L'entretien du lit du fleuve est opéré au moyen de *dragueuses* ; nous disposons entre autres engins d'une drague suceuse allemande très puissante, du type de celles employées sur le Rhin, et dont la mise au point d'ailleurs n'a pas été sans difficultés, parce qu'elle a été sabotée au moment de sa livraison par le gouvernement allemand. La plus mauvaise partie du fleuve est la passe des Baracons, où l'amélioration des travaux en amont cause dans le chenal de graves perturbations ; les dragages étant constamment nécessaires, on envisage même de remédier à cette situation en prolongeant les travaux d'endiguement (de la loi de 1903) jusqu'à la petite rade de Saint-Nazaire. Les dragages sont effectués sous le régime de la régie simple

(1) On peut noter aussi les ateliers Bertho de Trentemoult qui détiennent à bon droit une excellente réputation dans la fabrication des gabares et des yachts.

avec les instruments du Service des Ponts et Chaussées ; le système de la concession a bien été envisagé, notamment en 1924 alors qu'une grosse entreprise de Marseille s'était proposée pour faire les opérations en Loire, mais on a préféré avec quelque raison peut-être s'en tenir à l'ancien système.

*
**

Jusqu'aux plus récents travaux, les sommes engagées dans l'outillage public du port ont été fournies par des emprunts gagés sur le produit des péages autorisés au profit de la Chambre de Commerce, et les engins en service n'ont eu qu'à faire face aux dépenses d'exploitation. Mais pour les installations récentes du quai Wilson, la Chambre de Commerce n'a pu songer à utiliser cette même ressource, les péages se trouvant entièrement absorbés par les charges en cours et celles qui résultent de nouveaux sacrifices financiers demandés pour les travaux du port ; cette situation a amené la Chambre de Commerce à gager un emprunt de 9.500.000 francs en vue de ces installations, sur les produits de l'exploitation de ces engins.

Le vote par la Chambre des Députés du projet de loi d'outillage national a affecté aux ports maritimes un crédit de 500.000.000 de francs, sur lesquels une somme de 20.000.000 serait réservée au port de Nantes. Cette attribution n'empêchera pas notre établissement maritime de recevoir d'autres allocations sur les Crédits ordinaires du Budget des Travaux Publics pour 1932.

Pour conclure cette étude, nous ne saurions nous exprimer d'une façon plus nette qu'en nous servant des chiffres suivants :

Nantes peut recevoir à ses quais des navires de 8 mètres de tirant d'eau, c'est-à-dire environ chargés de 7.000 tonnes, pendant 115 jours par an, et peut manutentionner 4 millons de tonnes de marchandises ; nous nous plaçons ainsi au 6e rang des ports français (2).

Nantes a maintenu sa position au cours de la crise économique actuelle et son trafic qui pendant les années précédentes n'avait cessé de suivre une courbe ascendante, a encore marqué en 1930 une progression, puisqu'il est passé de 2.804.000 tonnes à 2.842.000 tonnes. Sans la crise économique qui s'est fait sentir pour nous depuis le mois de mai 1931, le chiffre de 3.000.000 de tonnes eut été certainement réalisé.

D'autre part, nous reproduisons ci-après quelques chiffres communiqués par l'Association des grands ports français, pour avoir une idée, quoique brève, de l'importance de Nantes : 1° auprès des plus grands ports existant au monde ; 2° auprès de quelques ports français, en exprimant le tonnage des navires à l'entrée de chacun.

TONNAGE DES NAVIRES ENTRÉES A

	1913	1922	1928	1929	1930
New-York	»	»	41.106 064	43.230.193	»
Suez	20.033.884	20.743.242	31.905.902	33.466.014	»
Panama	»	11.417.459	29.458.634	29.837.794	29.980.619
Londres	20.000.000	19.600.000	27.700.000	28.700.000	29.000.000
Hambourg	14.185.496	12.980.384	21.292.336	21.255.140	22.458.000
Anvers	14.146.000	12.760.000	20.093.606	20.577.778	19.471.384
Liverpool	12 054.000	11.191.000	»	20.521.906	»
Rotterdam	12 785.000	10.488.415	20.456.314	20.456.344	20.412.917
Marseille	10.509.084	8.755.552	14.297.272	15.058.225	15.795.870
Gênes	»	»	10.400.000	10.460.000	10.500.000
Le Hâvre	5.405.500	6.037.829	8.801.680	9.296.018	9.906.316
Bordeaux	3.172.157	2.835.838	3.772.150	4.377.628	4.421.397
Nantes	»	»	1.509.209	1.605.877	»

Ce second tableau (1) indique par ordre d'importance le trafic global des ports français en 1930 :

Rouen	9.222.000	tonnes
Marseille	8.753.000	—
Le Hâvre	5.361.000	—
Bordeaux	5.013.000	—
Dunkerque	4.930.000	—
Nantes	2.842.000	—
Caen	2.005.000	—

Voilà le bilan actuel ; mais des efforts persévérants ne cessent d'offrir leur concours et de rechercher des améliorations non seulement dans l'augmentation et le perfectionnement des ouvrages, mais encore dans l'assouplissement des méthodes d'exploitation, et dans leur adaptation rationnelle aux besoins commerciaux.

(1) Fourni par la Direction des Douanes.

CONCLUSION

Il se dégage de cette étude qu'un port moderne ne peut plus être seulement un abri naturel établi à peu de frais au fond d'un estuaire ou bien d'une rade, n'offrant qu'un lieu sûr aux navires et des entrepôts pour leurs marchandises. Des travaux énormes dans le cours du fleuve, des installations gigantesques au bord des lieux d'accostage, un outillage de plus en plus complexe, sont absolument indispensables. Les ports sont devenus des marchés commerciaux et des centres industriels exerçant une force attractive d'autant plus grande que leur hinterland est plus ramifié ; d'où l'utilité de les établir autant que possible sur le cours inférieur des grands fleuves, à quelque distance des côtes (Hambourg sur l'Elbe, Londres sur la Tamise, Anvers sur l'Escaut, Rouen sur la Seine) et de les disséminer judicieusement dans l'ordre des besoins, plutôt que d'en accroître excessivement le nombre, afin que les efforts convergent plus efficacement vers une centralisation de tous les moyens de production, de circulation et de consommation. Enfin, pour la facilité des transactions et le drainage des opérations internationales, l'établissement de bourses s'impose avec un marché au comptant et un marché à terme, complétés pour certaines marchandises de haute valeur (cafés, cacaos, sucres, cotons, laines, caoutchoucs, tabacs, métaux, etc.), par une caisse de liquidation, sorte d'arbitre compensateur dont le rôle est d'assainir le marché.

Résultat d'un effort continuel dans le concert national et mondial et d'un asservissement incessant des forces de la Nature, l'importance actuelle de notre port ne doit pas être regardée selon nous que comme une étape vers le rang plus élevé qu'il devrait occuper prochainement. Nous écrivons « plus élevé », parce que Nantes s'est orienté de nouveau vers les colonies ; là, des richesses innombrables et inexploitées nous offrent un champ d'activité autrement plus fécond et surtout plus rémunérateur que les pays de la vieille Europe, et nous permettent de rétablir favorablement le chiffre de notre balance commerciale ; or, sur ces marchés de prédilection pour les Français, qui nous empêcherait de prendre la première place ? A nous Nantais, instruits du passé, forts de la situation actuelle, proches de l'Afrique du Nord, le devoir et l'intérêt commandent de conquérir le premier rang ; la création en 1927 d'un groupement d'Action Coloniale, qui est en quelque sorte l'antenne de la cinquième Région Economique aux colonies, l'inscription de notre nom sur les listes du Ministère des Colonies comme marché pour l'adjudication des marchandises destinées aux colonies, l'importance croissante de notre tonnage sur le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, l'A. O. F. sont autant de résultats d'ordre pratique, qui manifestent l'élan que les Nantais veulent donner au mouvement colonial.

Mais en cette matière, la question des relations maritimes directes est la clé de voûte des transactions commerciales ; si nous laissions à des concurrents étrangers le soin de transporter nos produits dans nos colonies, il est absolument certain qu'en peu de temps nous perdrions ces précieux débouchés.

Et pourtant le problème n'est pas facile à résoudre ; les compagnies de transport poursuivent avant tout un but commercial, donc lucratif, et il faut que l'escale paye ; or la conquête des débouchés exige ordinairement l'offre de bas prix pour le transport. Est-ce donc à dire que c'est aux industriels et aux commerçants seuls de faire des sacrifices au début ? Non pourant ; mais puisque notre situation géographique et la nature de nos exportations habituelles, beaucoup plus diverses que lourdes, vouent plutôt notre marine marchande au cabotage qu'aux grands parcours, pourquoi ne grouperait-on pas les frets par l'emploi de tarifs combinés, et par des accords plus intimes entre les exportateurs et les compagnies de navigation ? Cela permettrait du moins à celles-ci d'assurer des lignes directes en nombre plus considérable.

Une précaution non moins importante pour la réussite de nos affaires consiste dans l'organisation commerciale de nos débouchés. Au dehors de la Métropole, les attachés commerciaux, délégués par l'Office National du Commerce Extérieur dans les pavs étrangers, ont pour mission de documenter les commerçants français, en leur recherchant les débouchés les plus intéressants, en leur choisissant des représentants sérieux, en les aidant à régler leurs litiges, en organisant des stages commerciaux. Les groupements régionaux économiques apportent à cette œuvre leur concours financier, et la région de Nantes n'est pas restée étrangère à cette initiative ; elle reçoit très souvent la visite d'attachés commerciaux qui, au cours de leurs conférences, viennent apporter au commerce nantais leurs observations profitables et des suggestions intéressantes. Tout

récemment on a eu l'heureuse idée d'ouvrir au centre même de la ville, place Delorme, sous le nom de « Nantes Colonial » un magasin spécialisé dans la vente des produits coloniaux français. Il nous reste cependant encore beaucoup d'efforts à accomplir pour parvenir au degré d'organisation que nos rivaux ont atteint dans ce domaine ; les allemands, les anglais, les américains ont sur place des agents qui disposent de stocks et d'échantillons ; ils offrent des délais de livraison relativement courts, ils savent se plier au goût du pays, et ce sont là des supériorités qui ne peuvent naître que d'une organisation avancée, à laquelle, il faut le dire, nous ne sommes pas encore parvenus.

Et pourtant, nous disposons dans l'Afrique du Nord d'un marché commercial qui dans l'ensemble de nos possessions d'Outre-mer prend une place de plus en plus considérable. Dans un trafic global qui s'est élevé pour toutes nos colonies en 1929 à 32 milliards de fr., celui de l'Amérique du Nord y est compris pour plus de 17 milliards dont 11 milliards avec la Métropole. Les importations françaises se chiffrent par près de 7 milliards, tandis que les importations étrangères y atteignent 3 milliards. Quant aux exportations, elles totalisent sur la Métropole environ 4 milliards 200 millions, et celles des pays étrangers 3 milliards. Ces chiffres qui augmentent chaque année sont loin d'avoir atteint leur limite extrême ; car, si l'Algérie fait avec la France la majeure partie de son trafic, il n'en est pas de même pour nos protectorats tunisiens et marocain. Ce sont les produits agricoles qui constituent le principal aliment du trafic d'exportation, et les importations consistent surtout en objets fabriqués. Pour se faire une idée de ce que

l'Afrique du Nord représente comme débouché pour la France, il faut dire qu'elle est son plus gros client après la Grande-Bretagne, et son plus gros consommateur pour les articles suivants ; beurres frais, savons, pommes de terre, parfumerie, bougies, vêtements, tissus de coton, papiers, peaux tannées, chaussures, pianos, automobiles, cycles et pièces détachées, etc.

Ce trafic qui est évalué actuellement à 17 milliards et qui représente 16 % de notre commerce global, dépassera 20 milliards dans très peu d'années ; l'avenir se présente donc sous un brillant aspect avec l'Afrique du Nord, et nous avons, nous Nantais, tout intérêt à accélérer ce mouvement d'affaires si intimement lié au sort de notre prospérité nationale et de notre port appelé plus particulièrement à en bénéficier. L'histoire ne doit pas nous faire douter de la possibilité de ce beau rêve ; ce n'est qu'en 1904 que Nantes est devenu tête de ligne pour l'Algérie ; auparavant la Compagnie Générale Transatlantique ne faisait escale qu'à Saint-Nazaire, mais elle comprit que les 7 à 8.000 tonnes que modestement notre port lui offrait à ce moment, constituaient un appoint de fret suffisant pour attirer ses bateaux jusque chez nous. Le succès a largement confirmé ses prévisions, car aujourd'hui, moins de 30 ans plus tard, nous avons un service au moins hebdomadaire, qui représente 250.000 tonnes pour l'Afrique du Nord. Ce sont d'ailleurs les succès croissant de cette entreprise qui ont encouragé depuis quelques années l'établissement de relations régulières et directes sur l'A. O. F. et l'Extrême-Orient. Comme la voie des Antilles nous est ouverte par

Saint-Nazaire, tête de ligne, Nantes est donc en rapport avec toutes nos colonies.

Nos plantations de café progressent très rapidement à Madagascar, au Cameroun et en Côte d'Ivoire ; la Guadeloupe nous donne une qualité qui peut rivaliser avec les Mokas.

En outre nos possessions françaises de la Côte d'Ivoire et du Cameroun ont enlevé au Brésil la prédominance qu'il détenait autrefois sur le marché du cacao.

En Indochine, nous assistons à un développement actif de la culture du thé capable dès maintenant de concurrencer le thé de Chine.

Madagascar et son archipel nous fournissent le riz, le poivre, les épices, et les 9/10e de la production mondiale de la vanille.

Citons enfin le sucre et le rhum des Antilles et de la Réunion, le manioc, les bananes, les oranges, les citrons, les dattes, les huiles, les figues, les bois précieux, etc.

*
**

Après ce rapide coup d'œil lancé sur notre domaine colonial, il est facile de se rendre compte de l'importance qu'il peut jouer dans l'économie de notre port, tant par sa situation géographique à l'embouchure de la Loire, qui en fait le grand port le plus rapproché des côtes marocaines, que par les richesses variées de son sol et de son industrie. Il doit y trouver plus que tout autre un élément d'activité croissante.

A l'heure où un effort considérable est opéré pour la mise en valeur de nos colonies par les moyens de pénétra-

tourisme, par la fondation d'entreprises agricoles et industrielles, les Nantais ne doivent pas oublier qu'un champ merveilleux et immense se présente à leur action. Les entreprises coloniales sont pour la Métropole des filles expatriés qui conservent longtemps, et surtout dans les débuts de leur existence, les yeux tournés vers elle ; et les foyers qu'elles fondent, et les affaires qu'elles édifient sont des parcelles de France. A nous de bien remplir à leur égard ce rôle de mère-patrie, en fournissant au courageux pionnier de la colonisation les facilités matérielles nécessaires à sa réussite ; s'il sent un auxiliaire plus efficace dans d'autres bras, c'est vers ceux-là qu'il se tournera, et à ceux-là aussi qu'il apportera sa reconnaissance dans la suite de ses relations ; et par ces engagements réciproques d'autres courants commerciaux s'établiront, se superposeront, se confondront avec les anciens, ajoutant à la force économique de la nation le prix de ces efforts nouveaux.

Vu :
Le Président de la Thèse,
Ch. BODIN.

Vu :
Le Doyen,
Ch. BODIN.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Rennes, le 11 mars 1933
Le Recteur :
DAVY

LISTE DES RÉFÉRENCES CITÉES DANS CET OUVRAGE

GUÉPIN. — Histoire de Nantes.

TRAVERS. — Histoire de Nantes jusqu'en 1650.

EXPILLY. — Dictionnaire géographique et politique des Gaules et de la France (1768), *Mots* : Nantes, Loïre, Saïl.

OGÉE. — Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne, au mot Nantes. — (Des origines à 1844), Tome II (1853), (P. 81 à 238)

LEBŒUF (Abbé J..) — Du commerce de Nantes, son passé, son état actuel, son avenir (1857).

AUGEARD. — Etude sur la traite des Noirs avant 1790, au point de vue du commerce nantais ; d'après des documents inédits des archives de la Chambre de Commerce de Nantes (1901).

COLOMBEL (E.). — La Loire au XVIII[e] siècle (Extrait du " Courrier de Nantes ") (Février 1851).

HUET DE COELISAN. — Recherches économiques et statistiques sur le département de la Loire Inférieure ; annuaire de l'an XI.

DE LA BORDERIE. — Histoire de Bretagne.

GABORY. — Marine et Commerce de Nantes au XVII[e] et au commencement du XVIII[e]

D'ARGENTRÉE. — Histoire de Bretagne.

Comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce (1914 à 1930.)

Archives de la Chambre de Commerce.

Comptes-rendus des travaux de l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de l'Ouest (A. I. C. A. O.).

MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION DIRECTE DU PORT DE NANTES

	En 1929		En 1930		En 1931	
En provenance de :	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Colonies françaises ...	144	223.180	138	208.455	126	177.923
Pays hors d'Europe ..	26	70.677	24	54.211	24	57.699
Pays d'Europe	637	597.347	655	616.043	622	611.713
Total	807	891.204	817	878.709	772	847.334
Entrés sur lest	1	728	22	18.611	1	643
Total gén. des entrées	808	891.932	839	897.320	773	847.978
A destination de :						
Colonies françaises ...	106	192.920	111	189.038	133	235.161
Pays hors d'Europe ..	0	0	0	0	0	0
Pays d'Europe	287	233.752	362	249.372	252	183.818
Total	499	619.592	584	627.448	385	418.979
Sortis sur lest	396	454.269	505	580.917	557	629.495
Total gén. des sorties..	895	1.073.861	1.089	1.208.365	942	1.048.474

NAVIGATION DU PORT DE NANTES AVEC LES COLONIES FRANÇAISES

	En 1929		En 1930		En 1931	
En provenance de :	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Algérie	41	64.890	60	94.125	47	70.624
Tunisie	64	113.052	33	55.180	35	57.902
Maroc	25	25.620	29	37.420	26	24.990
A. O. F.	13	17.088	16	21.130	17	20.952
Madagascar	1	2.530			1	3.455
Indochine	144	223.180	138	207.855	126	177.923
A destination de :						
Algérie	58	110.767	73	126.574	74	135.268
Tunisie	13	31.766	15	39.002	16	38.978
Maroc	21	19.815	8	8.411	26	27.619
A. O. F.	8	8.991	15	15.051	11	11.647
Madagascar					1	3.144
Indochine	2	9.782			3	14.673
Guyane française	2	4.012			1	1.888
Martinique et Guadeloupe	2	7.790			1	1.944
	106	192.923	111	189.038	133	235.161

NAVIGATION DIRECTE DU PORT DE

	1929			
	Entrées		*Sorties*	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Lithuanie				
Russie	1	932		
Finlande	22	13.115		
Suède	9	6.470	1	709
Norvège	13	11.302	12	8.325
Danemark				
Angleterre	410	373.766	134	53.926
Lettonie	2	881		
Allemagne	25	11.817	1	538
Pays-Bas	53	65.152	93	123.457
Belgique	19	13.148	25	18.459
Pologne et Dantzig	22	28.354	1	864
Espagne	55	63.831	15	15.416
Italie				
Yougo-Slavie			4	9.628
Grèce				
Roumanie	3	6.576		
Bulgarie			1	2.430
Portugal	3	2.003		
Irlande				
Total des navires chargés	637	597.347	287	233.752
Navires sur lest	1	728	396	454.269

NANTES AVEC LES PAYS D'EUROPE

1930				1931			
Entrées		*Sorties*		*Entrées*		*Sorties*	
Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
2	898						
1	1.167						
14	9.878			11	7.777		
14	9.512	4	2.570	14	12.038	2	1.113
20	14.604	17	11.340	18	14.838	12	7.892
1	387	6	4.804			2	1.225
439	389.732	209	88.310	401	373.484	104	39.605
2	1.498						
6	5.128	3	2.034	10	5.972	2	1.106
65	83.174	86	115.401	53	65.776	56	77.178
16	9.299	23	14.408	31	23.450	30	21.841
27	31.511	2	2.124	25	24.957	6	5.839
38	47.667	6	5.487	41	50.912	37	36.036
3	3.405	1	549	2	3.169		
				3	6.336	1	1.983
2	4.725			10	19.362		
				1	2.453		
5	3.458	3	1.503	2	1.184		
		2	842				
655	616.043	362	249.372	622	611.713	252	193.818
22	18.611	496	561.302			546	598.994

TABLEAU par pavillon de la navigation étrangère avec Nantes en 1929-1930-1931

Navires entrés chargés portant pavillon de :	1929		1930		1931 — *y compris tonnage sur lest*	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Angleterre	269	210.534	327	288.163	279	230.871
Norvège	53	43.984	90	78.120	77	67.508
Allemagne	39	37.994	58	42.459	53	38.257
Suède	20	14.612	31	24.342	32	28.258
Danemark	24	19.608	20	22.587	26	23.357
Hollande	15	19.531	26	34.573	12	16.105
Espagne	39	58.158	38	61.105	25	40.983
Belgique	22	12.886	28	12.438	25	12.796
Grèce	11	18.809	16	24.173	6	11.287
Italie	7	11.876	8	13.676	2	2.245
Pologne	3	5.240	3	5.246		
U. S. A.						
Tunisie	1	819				
Panama			2	4.037	1	1.945
Finlande			4	6.588		
Yougo-Slavie	4	10.937	2	3.203	3	4.644
Lettonie	1	252	4	3.569	5	5.309
Esthonie	2	1.901	8	7.901	9	8.097
Lithuanie	2	4.423	3	1.647		
Roumanie					1	1.699
Japon					1	5.114
Total	512	471.564	668	633.832		
Navires sur lest	21	17.554	78	51.868	557	498.475
Total général	533	489.118	746	685.700	557	498.475

	Tonnage des navires	Tonnage des marchandises
1856 année record		587.000
1893	776.048	544.221
1903	1.239.889	1.109.525
1913	2.100.017	1.963.715
1923	2.653.323	2.119.361
1924	2.733.789	2.154.330
1925	2.632.088	2.091.907
1926	2.568.141	1.993.507
1927	2.709.364	2.241.329
1928	2.934.025	2.504.263
1929	3.112.911	2.804.037
1930	3.310.242	2.842.798
1931	3.440.544	2.714.124
1932	3.221.241	2.417.041

TIRANT D'EAU DES BATIMENTS AYANT ACCÉDÉ AUX QUAIS

Calant en mètres :	En 1929		En 1930		En 1931	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
de 5	1285	424.081	1480	478.038	1706	507.832
de 5 à 5.50	203	213.798	237	237.869	283	305.718
de 5.50 à 6	168	224.375	203	282.395	162	226.788
de 6 à 6.50	178	285.055	156	260.975	180	291.672
de 6.50 à 7	47	110.111	39	95.308	42	110.256
de 7 à 7.50	9	27.124	16	47.485	10	45.543
de 7.50 à 8	2	5.614			2	10.904
de 8 à 8.50	0					
Totaux	1.892	1.290.158	2.131	1.402.070	2.385	1.498.713
soit plus de 5 mètres..	607		651		679	

NAVIGATION INTÉRIEURE ET FLUVIALE EN :

	1929	1930	1931
Trafic du Canal de Nantes à Brest	195.563	238.201	259.425
— de la Sèvre Nantaise	17.520	16.181	22.968
— de la Loire en amont	25.271	41.012	33.246
Gabarage Nantes-Saint-Nazaire	50.764	56.635	106.913

CABOTAGE DU PORT DE NANTES :

	ENTRÉS				SORTIS			
	Chargés		*Sur lest*		*Chargés*		*Sur lest*	
	Nav.	Ton.	Nav.	Ton.	Nav.	Ton.	Nav.	Ton.
En 1929	808	306.362	105	62.238	746	161.598	112	67.245
En 1930	703	154.859	153	58.512	760	299.416	142	73.036
En 1931	835	168.111	165	35.206	900	331.982	193	87.153

IMPRIMERIE
ROUMEGOUX & C^ie^
SAVENAY